



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap

# Cultuurhistorische Ijsselmeerbiografie

*Synthese met ruimtelijke karakteristieken  
als bouwstenen voor ontwikkeling*

## Colofon

Cultuurhistorische biografie van het IJsselmeer  
Synthese met ruimtelijke karakteristieken als bouwstenen  
voor ontwikkeling

Auteurs: Jan Neeffes, Hans Bleumink, bureau Overland  
inhoudelijke begeleidingsgroep RCE: Berthe Jongejan,  
Ellen Vreenegoor, Gábor Kozijn, Lammert Prins.

Cartografie: Studio Tint

Beeld omslag: Siebe Swart

Tekstredactie: Eelco Beukers tekst en productie

Vormgeving: Wijz werkt!

Opdrachtgever: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Postbus 1600

3800 BP AMERSFOORT

[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)

© Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2017

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	5
<b>Inleiding</b>	6
<b>Leeswijzer</b>	7
<b>Verantwoording</b>	8
<b>Samenvatting</b>	9
<b>Deel 1: Een geschiedenis in vogelvlucht</b>	13
1 Het ontstaan van de Zuiderzee: aardkundige en archeologische schatkamer	15
2 Strijd tegen het water: de oude kustlandschappen van de Zuiderzee	21
3 Handel, visserij en bedrijvigheid: het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden	27
4 Van Zuiderzee naar IJsselmeer: ingenieurskunst en maakbaar land	39
5 Transformatie en traditie: het IJsselmeergebied en de Zuiderzeecultuur in de twintigste eeuw	43
<b>Deel 2: Ruimtelijke karakteristieken</b>	47
1 Aardkundige en archeologische schatkamer: blik op het verdrongen geologische en (pre)historische verleden	49
2 De oude kustlandschappen van de Zuiderzee: iconen van de strijd tegen en het leven met het water	53
3 Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden: tastbaar handels- en visserijverleden	67
4 Ingenieurskunst en maakbaar land: de Zuiderzeewerken als icoon van vooruitgang en moderniteit	71
<b>Deel 3: Richtinggevende ontwikkelprincipes voor het IJsselmeergebied</b>	75
<b>Illustratieverantwoording</b>	79

*Voorwoord | Inleiding | Leeswijzer |  
Verantwoording | Samenvatting*

## Voorwoord

Het IJsselmeergebied, een gebied met een lange geschiedenis en een grote diversiteit aan cultureel erfgoed en bijzondere landschappen. Begrijpelijk dat voor dit gebied wordt gewerkt aan een integrale gebiedsagenda 2050. We mogen namelijk de komende jaren grote veranderingen verwachten als gevolg van onder meer klimaatverandering en opgaven op het gebied van ruimtelijke adaptatie. Om de kwaliteit en de bijzondere karakteristieken van het gebied te behouden - en mogelijk zelfs te versterken - is een Cultuurhistorische biografie over het gebied gemaakt.

De *Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie* geeft op een aansprekende manier een overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling van het gebied en onderscheidt vier hoofdkarakteristieken.

De archeologische en aardkundige waarden die een ware schatkamer in de bodem en langs de randen van het IJsselmeer vormen; de oude kustlandschappen die als bijzondere gebieden langs de randen liggen en tonen hoe de mens omging met het water; de grote concentratie van gebouwd erfgoed in de voormalige Zuiderzeesteden en -dorpen die het verhaal vertellen van de handel, havens en visserij, de welvaart en crisis; en de Zuiderzeewerken die als de iconen van de twintigste-eeuwse ingenieurskunst en het maakbare land dominant in het gebied aanwezig zijn.

We hopen dat deze biografie goed gebruikt wordt voor de Gebiedsagenda, maar ook als bron van informatie en inspiratie voor toekomstige provinciale en gemeentelijk omgevingsvisies en -plannen. Los daarvan nodigt de biografie uit om zelf eens een rondje langs het IJsselmeer te maken en u door het bijzondere en afwisselende gebied en de bijbehorende erfgoedverhalen te laten inspireren.

Susan Lammers, directeur Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
(Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap)  
Donné Slangen, directeur Gebieden en Projecten  
(Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

## Inleiding

De komende decennia zullen in het IJsselmeergebied verschillende ambities, opgaven en investeringsprojecten van Rijk en regio samenkomen, denk bijvoorbeeld aan de waterveiligheid, waterkwaliteit, natuur, visserij, energietransitie, recreatie en toerisme. Om tussen deze ontwikkelingen synergie te creëren en daarmee de omgevingskwaliteit te behouden of te verbeteren heeft het Rijk het initiatief genomen voor een Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050.

Doel is om vanuit een integrale blik op het IJsselmeergebied het beleid van de verschillende overheden beter op elkaar af te stemmen en de beschikbare middelen optimaal in te zetten. De landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en karakteristieken maken daar onlosmakelijk deel van uit.

De kennis over deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden was echter versnipperd. Er ontbrak een samenhangend overzicht dat gemakkelijk te raadplegen is en kan worden ingezet voor de Gebiedsagenda en andere ruimtelijke plannen zoals omgevingsvisies. Daarom is er in opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een Cultuurhistorische biografie voor het IJsselmeergebied ontwikkeld.

Voor het vervaardigen van deze cultuurhistorische biografie werden eerst provinciale deelstudies uitgevoerd voor respectievelijk de Noord-Hollandse IJsselmeerkust, de Friese IJsselmeerkust, de IJsselmeerkust van de provincie Flevoland en de voormalige Zuiderzeekust van de provincies Utrecht, Gelderland en Overijssel. In de deelstudies worden de thema's land en water, handel, visserij en wonen en leven uitgewerkt voor de verschillende gebiedsdelen. Zij vormen de basis voor de biografie.

De cultuurhistorische biografie biedt inzicht in de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke karakteristieken van het IJsselmeergebied. Het gaat daarbij zowel over de aardkundige relictten uit de IJstijden, de archeologische sporen van onze verre voorouders die in het gebied rondtrokken toen het nog land was, als over het gebouwde erfgoed uit de tijd van het Hanzeverbond en de zeventiende-eeuwse intercontinentale handel op de Oost en de West. Een belangrijk deel van het erfgoed hangt samen met handel, havens, scheepvaart en de bijbehorende industrie en het visserijverleden. Een ander aspect herinnert aan de strijd tegen het water van middeleeuwse dijken en relictten van dijkdoorbraken, dammen en damsteden, sluizen en gemalen tot en met het stoomgemaal van ir. Wouda, de Afsluitdijk en de rationeel ingerichte IJsselmeerpolders van ir. Lely.

## Leeswijzer

De biografie is als volgt opgebouwd:

In het eerste deel wordt in vogelvlucht het verhaal over het ontstaan van de Zuiderzee en het omringende landschap en de geschiedenis van het gebied verteld aan de hand van een aantal thema's.

In deel twee volgt een overzicht van de vier cultuurhistorische karakteristieken:

1. de archeologische en aardkundige waarden
2. de oude kustlandschappen met hun karakteristieke kronkelige dijken en vaak open kustgebieden.
3. de grote concentratie van gebouwen, sluizen, molens, havens en andere erfgoedobjecten horend bij het handels- en visserijverleden in de voormalige Zuiderzeesteden en -dorpen
4. de ingenieurskunst van die het maakbare land heeft voortgebracht, van de Wieringermeer tot de Flevopolder.

Deze karakteristieken vormen een weerslag van de maatschappelijke, economische en landschappelijke ontwikkelingen die in het eerste deel zijn beschreven.

In het derde en laatste deel worden de cultuurhistorische karakteristieken vertaald in enkele richtinggevende principes voor de ontwikkeling en transformatie van het IJsselmeergebied.

Ze zijn vooral bedoeld als handreiking en ter inspiratie voor ontwerpers en (landschaps)architecten die aan de slag gaan met de koppelkansen en de uitvoeringsagenda.

## Verantwoording

*De Cultuurhistorische biografie van het IJsselmeer* is een synthese van drie deelbiografieën over het gebied.<sup>1</sup> De auteurs hebben bovendien aanvullend literatuur- en kaartonderzoek en veldwerk gedaan. Op basis daarvan hebben ze in deze biografie de gebiedskarakteristieken van het IJsselmeer benoemd. Ze werden bijgestaan door Lammert Prins, Berthe Jongejan, Ellen Vreenegoor en Gábor Kozijn van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze biografie beschrijft de geschiedenis van het IJsselmeer in vogelvlucht en geeft de gebiedskarakteristieken in grote lijnen weer; de biografie pretendeert dan ook niet volledig te zijn. Over vrijwel elk onderwerp is veel meer te lezen en bestaan uitgebreide wetenschappelijke en populaire publicaties. De auteurs hebben de teksten evenwel met de grootst mogelijke zorg samengesteld en hebben – binnen de beperkte ruimte die beschikbaar was – geprobeerd om een genuanceerd en waarheidsgetrouw beeld te schetsen. De uiteindelijke teksten – en eventuele onvolkomenheden daarin – zijn voor rekening van de auteurs.

---

<sup>1</sup> S. van den Bergh, M. van Damme, G. Derks, M. van Hellemond, E. Storms-Smeets & M. Terpstra, *Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie Utrecht, Gelderland, Overijssel en Flevoland*, Amersfoort 2017; M. Schroor, A. Mennens & P. Boer, *Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie Friesland*, Amersfoort 2017; J. Zomer, *Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie Noord-Holland*, Amersfoort 2017.



## Samenvatting

Het IJsselmeer is het grootste aaneengesloten zoetwatergebied van West-Europa en een van de belangrijkste ruimtelijke structuren en identiteitsdragers van Nederland. Het vertelt het verhaal van onze – soms gewonnen, soms verloren – strijd tegen het water, van dijken, spuien en gemalen, van de bloei en de rijkdom van de Hanzehandel en de Oost- en West-Indische Compagnieën, en van het harde vissers- en zeemansbestaan. Lange tijd vormden de Zuiderzeesteden het hart van onze economie, en was het gebied een van de belangrijkste centra van de wereldeconomie. Met de aanleg van de Afsluitdijk (1932) en de inpoldering van een aanzienlijk deel van de voormalige Zuiderzee veranderde het karakter ingrijpend. Opnieuw werd het IJsselmeer, nu als binnenmeer, een icoon voor onze nationale identiteit, waarin nu waterbouw, maakbaarheid en rationele landbouw centraal stonden.

### Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050

Het IJsselmeergebied staat (opnieuw) voor grote ruimtelijke inrichtingsvraagstukken, onder meer op het vlak van duurzame energieproductie, waterveiligheid, zoetwatervoorziening, klimaatadaptatie, natuurontwikkeling, ecologische revitalisatie, recreatie en woningbouw. Al die ontwikkelingen moeten gepaard gaan met behoud en versterking van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Een aantrekkelijk IJsselmeergebied – met zijn weidsheid, natuur en rijke historie – draagt bij aan het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in de aangrenzende stedelijke regio's. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om een richtinggevende Gebiedsagenda IJsselmeergebied voor 2050 te maken. Deze biografie is bedoeld als onderlegger, bouwsteen en inspiratiebron voor deze gebiedsagenda. Hij wil inzicht geven in de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke karakteristieken van het gebied.

### Biografie van het IJsselmeer: een beknopte geschiedenis

Het eerste deel van deze biografie vertelt in vogelvlucht het verhaal van het ontstaan van de Zuiderzee en het omringende landschap. Centraal daarin staan de strijd tegen en het leven met het water.

#### Van land tot binnenzee

Die strijd begon al in de prehistorie, toen uitdijende moerasen het leefgebied van de eerste bewoners overdekten – een gevolg van de stijgende zeespiegel. In de middeleeuwen begon de strijd opnieuw. De mens ontgon de hoge veenkussens en ging die bewonen, maar gaf daarmee ook de aanzet tot inklinking en bodemdaling. Daardoor kon het binnenmeer, het Almere, zich uitbreiden en gingen uiteindelijk talloze dorpen, kastelen en kloosters verloren. Door deze ontwikkeling raakten Friesland en West-Friesland van elkaar gescheiden en ontstond uiteindelijk de Zuiderzee: een binnenzee die in directe verbinding stond met de Noordzee.



*De Zuiderzee was geen diepe zee of onafzienbare watervlakte, zoals duidelijk te zien is op deze kaart van Christiaan Sgrooten uit 1573. Zeker in het noordelijke deel had de Zuiderzee een wadachtig karakter, met eilanden, (droogvallende) zandplaten, stroomgeulen en rond Wieringen ook slikken. De Gelderse Zuiderzeekust was op veel plaatsen ondiep en de ondiepten bij Pampus waren berucht. In de loop van de tijd kreeg de Zuiderzee steeds meer te maken met verzanding.*

#### Strijd tegen het water en leven met het water

Vanaf de twaalfde eeuw begonnen de bewoners van het Zuiderzeegebied zich te beschermen tegen het water door dijken op te werpen. Deze bescherming van het achterland was niet volmaakt: tot de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 vonden geregeld dijkdoorbraken plaats en verdwenen gronden en gebouwen in de golven.

Door zijn gunstige ligging kon het Zuiderzeegebied zich al vroeg ontwikkelen tot een welvarende handelsregio. Vanaf het eind van de dertiende eeuw sloten de oostelijke Zuiderzeesteden zich aan bij het (handels)verbond van Hanzesteden. Vanaf het einde van de vijftiende eeuw verschoof het economisch zwaartepunt naar de westelijke Zuiderzeesteden. In de zeventiende en achttiende eeuw lagen de belangrijkste thuishavens van de Oost- en West-Indische Compagnieën aan de Zuiderzee. Het gebied vormde in die tijd het Europese centrum van de wereldhandel. Na de Gouden Eeuw kreeg het gebied te maken met economisch verval en krimp. In de negentiende eeuw kwam de visserij, die altijd al een belangrijke economische bedrijfstak vormde, weer sterk op.

### Zuiderzeewerken

De watersnoodramp van 1916, waarbij grote delen van het Zuiderzeegebied overstroonden, was de directe aanleiding voor een volkomen nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van het IJsselmeergebied, met een totaal ander beslag op de ruimte tot gevolg: de Zuiderzeewerken.

Hoewel de aanleg van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voortbouwde op een lange Nederlandse traditie van waterbeheersing, waren het ambitieniveau, de schaal en de aanpak van de Zuiderzeewerken uniek, ook internationaal. De rationeel ingerichte IJsselmeerpolders en de harde, rechte dijken werden het icoon van de maakbare samenleving, ontworpen door ingenieurs.

Na 1932 maakten de oorspronkelijke economische motoren van het Zuiderzeegebied – handel, visserij en aanpalende industrieën – vrijwel overal plaats voor dienstverlening en toerisme. Terwijl in het nieuwe agrarische polderland vooruitgang en moderniteit het adagium vormden, greep de nieuwe economische motor van het Zuiderzeegebied – het toerisme – juist steeds vaker terug op de verdwenen Zuiderzeecultuur.

### Ruimtelijke karakteristieken

De maatschappelijke, economische en landschappelijke ontwikkelingen hadden gevolgen voor het landschap van het IJsselmeergebied en de inrichting van de havenplaatsen langs het IJsselmeer. Dat heeft historisch-ruimtelijke karakteristieken opgeleverd die nog steeds in het landschap en de Zuiderzeesteden zijn te herkennen. Het gaat om vier groepen karakteristieken:

- > de archeologische en aardkundige schatkamer;
- > de oude kustlandschappen als icoon van het leven met het water;
- > de sterke concentratie van handels- en visserijgoed in de Zuiderzeesteden;
- > de Zuiderzeewerken als icoon van ingenieurskunst en het maakbare land.

Deze karakteristieken dragen bij aan de hoge ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid van het IJsselmeergebied en aan de leesbaarheid van het landschap. Beleidsmakers, architecten en anderen die werken aan de hoogwaardige ruimtelijke vormgeving van het IJsselmeergebied, kunnen deze karakteristieken gebruiken als historisch-landschappelijke onderlegger of als inspiratiebron.

### Aardkundige en archeologische schatkamer

De bodem van het IJsselmeer en de drooggelegde polders herbergt een rijk archeologisch en aardkundig archief. Het bevat aardkundige resten, zoals geulen, zandplaten en keilemopduikingen, die het verhaal van de vorming van de Zuiderzee vertellen. Ook gaan in de IJsselmeerbodem verdronken (pre)historische landschappen schuil, resten van dorpen, burchten, skeletten en aardewerk uit de middeleeuwen, en talloze scheeps- en vliegtuigwrakken.

### De oude kustlandschappen van de Zuiderzee

De roerige Zuiderzeegeschiedenis heeft zeer fraaie landschappen opgeleverd, die hun bijzondere aanzien danken aan vele eeuwen strijd tegen en leven met het water. Het gaat dan niet alleen om terpen en dijken. Door overstromingen, kleiafzettingen en verzilting beïnvloedde de Zuiderzee ook het landschap op kilometers afstand van wat nu het IJsselmeer is.

### Kustlijn met kapen en baaien

De kustlijn van de Zuiderzee kwam tot stand in een eeuwenlange geschiedenis van landverlies, uitbreiding van het water en betuiging ervan door de mens. De oude Zuiderzeekustlijn is mede gevormd door de geologische ondergrond. Waar de ondergrond bestond uit slappe veengronden, kon de Zuiderzee gebieden wegslaan en ontstonden baaien. Waar de bodem bestond uit resistentere ondergronden, bleef het gebied behouden, en ontstonden kapen. En waar oude keilembulten en stuwwallen aan het water raakten, ontstonden landschappelijk bijzondere overgangen van hoge gronden naar open water. Elk kusttype heeft zijn eigen landschappelijk-historische karakter.

### Kronkelige dijken

Veel oude Zuiderzeedijken gaan terug tot de middeleeuwen. Hun kronkelige verloop hangt niet alleen samen met de toenmalige kustlijn, maar is ook het gevolg van de vele doorbraken die zich hebben voorgedaan. Er zijn groene dijken, dijken met wegen, bewoonde dijken en dijken in steden, herkenbaar als hoger liggende straten. Op en langs de dijken staan, vaak ook buiten steden en dorpen, monumenten die zijn verbonden met de geschiedenis van de Zuiderzee, zoals sluizen en gemalen, vuurtorens en lichtbakens, (resten van) kazematten en fortificaties, en recreatieve gebouwen.

### Brede dijkzone

Dijken markeren per definitie een grens in het landschap. Gewoonlijk gaat het om de grens tussen land aan de binnenzijde van de dijk en water aan de buitenzijde. Kenmerkend aan de dijkzones van de Zuiderzee is evenwel dat ook binnendijks vaak open water is te vinden en buitendijks vaak land. Bij binnendijkse wateren gaat het om overstromingskolken, binnengedijkte wateren, kleiputten voor dijkonderhoud en dijkvaarten. Aan de zeekant van de oude Zuiderzeedijk liggen vaak juist buitendijkse gronden, misschien wel langs het grootste deel. Ze deden dienst als voorland, om de branding op afstand te houden, en waren vooral als hooiland in gebruik. Veel buitendijkse gronden zijn ontstaan doordat binnendijks land achter bedreigde dijken werd 'buitengedijkt'. De buitendijkse gronden konden beschermd zijn door zomerkaden, zanddijken of oeverbeschoeiingen. De kaden van de bewoonde eilanden in de IJsseldelta waren zo gebouwd, dat jaarlijkse overstromingen mogelijk waren. De boerderijen hier staan nog steeds op terpen of werven.

### Binnendijkse Zuiderzeelandschappen

Direct buiten de oude Zuiderzeedijken liggen landschappen die, net als de Zuiderzee zelf, hun ontstaan danken aan bodemdaling, overstromingen, ontvolking en landafslag. Veel van deze gebieden, zoals Eemland, zijn nog altijd nagenoeg onbebouwd en boomloos. Andere gebieden zijn uitgesproken waterrijk, zoals Waterland en het gebied van de Friese meren. Deze gebieden zijn door hun openheid en verre horizon landschappelijk gevoelig voor ontwikkelingen in het IJsselmeergebied.

### Voormalige eilanden

De eilanden Marken, Wieringen, Urk en Schokland ontstonden doordat ze ooit bij stormvloed losraakten van het vasteland. Inmiddels zijn ze weer met het vasteland verbonden. Ze spreken tot de verbeelding vanwege de eigen cultuur, het Zuiderzeeverleden en de vaak verloren strijd tegen het water, maar ook door de contrasten met de nieuwe polders.

### Op de grens van binnen- en buitenwater

De IJsselmeerdijken zijn voorzien van sluisen, molens en gemalen, waarvan er enkele zijn aangewezen als rijksmonument of zelfs als werelderfgoed. Ze hebben een sterke relatie met het water en het landschap en met de organisatie van de waterstaat in het binnendijkse gebied.

Aan de Veluwerand lag geen dijk, maar een strandwal, doorsneden door beekmondingen. Tot 1932 gedroegen deze beken zich als getijdenkreken en zetten ze bij hoogwater het achterliggende polderland onder water.

### Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden

Door het rijke handels- en visserijverleden heeft het IJsselmeergebied een concentratie aan historische havenplaatsen die in Europa zijn weerga niet kent.

Bijzonder is dat de ruimtelijke inrichting van bijna elke havenplaats en haar omgeving nog goed laat zien dat zij rond een dam of sluis is ontstaan. De ligging aan het water is belangrijk: vanuit de havenplaats overziet men de weidsheid en de horizon van het IJsselmeer, en tegelijkertijd is het stadssilhouet zichtbaar vanaf het water. De meeste havenplaatsen liggen nog steeds aan open water, al is het zicht daarop soms tenietgedaan door buitendijkse ontwikkelingen.

De Zuiderzeesteden en -dorpen zijn concentraties van gebouwd erfgoed dat verschillende historische functies weerspiegelt. Het gaat daarbij onder meer om scheepswerven, visafslagen en -rokerijen, waaggebouwen, VOC-kamers, pakhuizen, koopmanswoningen, resten van oude burchten en vestingwerken. In de historische havens betreft het sluisen, gemalen en aanlegbolders. Daar is vaak ook het varende erfgoed te vinden, waaronder de bruine vloot. Watergerelateerde bedrijvigheid als scheepswerven, rokerijen en zeilmakerijen geven deze plaatsen een levendige sfeer. De oude

Zuiderzeecultuur, die in de negentiende eeuw werd ontdekt door schilders en schrijvers, leeft in enkele plaatsen nog voort, zoals in Volendam.

### Ingenieurskunst en maakbaar land

De Zuiderzeewerken vormen een groot contrast met het oude land, zowel in historisch als in landschappelijk opzicht. Ze zijn een schoolvoorbeeld van waar Nederland groot in is: man made land en ingenieurskunst. De hoge, rechte en stenige dijken die vaak zonder voorland uit het water oprijzen, onderscheiden zich sterk van de kronkelige dijken van de oude Zuiderzeekust.

De IJsselmeerpolders zijn rationeel, grootschalig en planmatig ingericht, met rechte lijnen en regelmaat. Dit streven naar een optimale ruimtelijke inrichting is de fysieke uitdrukking van het maakbaarheidsideaal van de twintigste eeuw. Verschillen tussen de polders onderling hangen samen met de stand van de techniek, maatschappelijke denkbeelden en de mate van overheidssturing. Steeds hebben de IJsselmeerpolders ruimte geboden aan nieuwe denkbeelden over uiteenlopende zaken, van rationele landbouwproductie tot recreatie, stadsontwikkeling en nieuwe natuur. Het landschappelijke contrast met het oude land is opmerkelijk, ook al is het door ruimtelijke ontwikkelingen soms vervaagd. Het contrast is het best te beleven vanaf de bruggen over de randmeren. Net zo opmerkelijk is het contrast aan weerszijden van de oude Zuiderzeedijk tussen Lemmer en Vollenhove, met aan de ene kant het waterrijke oude land met overstromingskolken, en aan de ander kant de grootschalige Noordoostpolder.

### Tot slot

Deze biografie geeft geen uitputtend beeld van alle historisch-landschappelijke waarden in het IJsselmeergebied. Het bevat ook geen volledige lijst van monumenten, beschermde dorps- en stadsgezichten of archeologische vindplaatsen.

De biografie is bedoeld als uitnodiging om zelf op onderzoek te gaan, het landschap te leren lezen, de bijzondere karakteristieken te leren zien, en in het historische landschap aanknopingspunten te vinden voor actuele en toekomstige ruimtelijke ontwerpen.

*Deel 1*  
*Een geschiedenis in vogelvlucht*

# Deel 1

## Een geschiedenis in vogelvlucht

Dit deel vertelt in vogelvlucht het verhaal van het ontstaan, de 'logica' en de ruimtelijke samenhang van het landschap, de waterbeheersing en de handels- en vissersstadjes rond de Zuiderzee. Ook gaat het in op het project van de Zuiderzeewerken in de twintigste eeuw, en op de recreatieve ontwikkelingen vanaf met name 1950.

Dit deel bestaat uit de volgende hoofdstukken:

### 1 Het ontstaan van de Zuiderzee:

#### aardkundige en archeologische schatkamer

Prehistorie, bewoond landschap verdrinkt  
Van Romeins Flevomeer naar vroegmiddeleeuws Almere  
Veenontginningen  
Landverlies en vorming van de Zuiderzee  
Landverlies en consolidatie

### 2 Strijd tegen het water:

#### de oude kustlandschappen van de Zuiderzee

Bedijking  
Uitwatering  
Landverlies na de bedijking  
Wateroverlast en ontvolking binnen de dijken  
Havensteden en -dorpen aan de dijken

### 3 Handel, visserij en bedrijvigheid:

#### het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden

Ontluikende handel (700-1000)  
Opkomst van de Zuiderzeesteden (1000-1500)  
Opkomst van de Zuiderzeevervisserij: van zoet naar zout  
Eerste bloei: oostelijke Hanzesteden (1200-1550)  
Tweede bloei: verschuiving naar het westen (1400-1700)  
Opkomst van de commerciële visserij (1400-1700)  
De Gouden Eeuw: bloei van VOC en WIC (1600-1700)  
Bloeiende grondstoffenhandel  
Florerende scheepsbouw  
Veranderende navigatietechnieken  
Stagnatie en krimp: dode steden (1700-1900)  
Hernieuwde groei van de Zuiderzeevervisserij (1850-1900)  
Regionale verschillen

### 4 Van Zuiderzee naar IJsselmeer:

#### ingenieurskunst en maakbaar land

Oude plannen voor nieuw land  
Voortvarende uitvoering  
Icoon van de maakbare samenleving  
Verschuivende idealen en nieuwe opgaven  
Nieuwe natuur

### 5 Transformatie en traditie:

#### het IJsselmeergebied en de Zuiderzeecultuur in de twintigste eeuw

Aanleg van de Afsluitdijk: verdere krimp van de historische Zuiderzee-economie  
Opkomst van het toerisme: de aantrekkingskracht van de Zuiderzeecultuur  
Zuiderzeecultuur  
Van strandbaden en openluchtcampings naar groei van het toerisme  
Pleziervaart, jachthavens en jachtwerven

# **1. *Het ontstaan van de Zuiderzee***

*Aardkundige en archeologische schatkamer*

# 1 Het ontstaan van de Zuiderzee

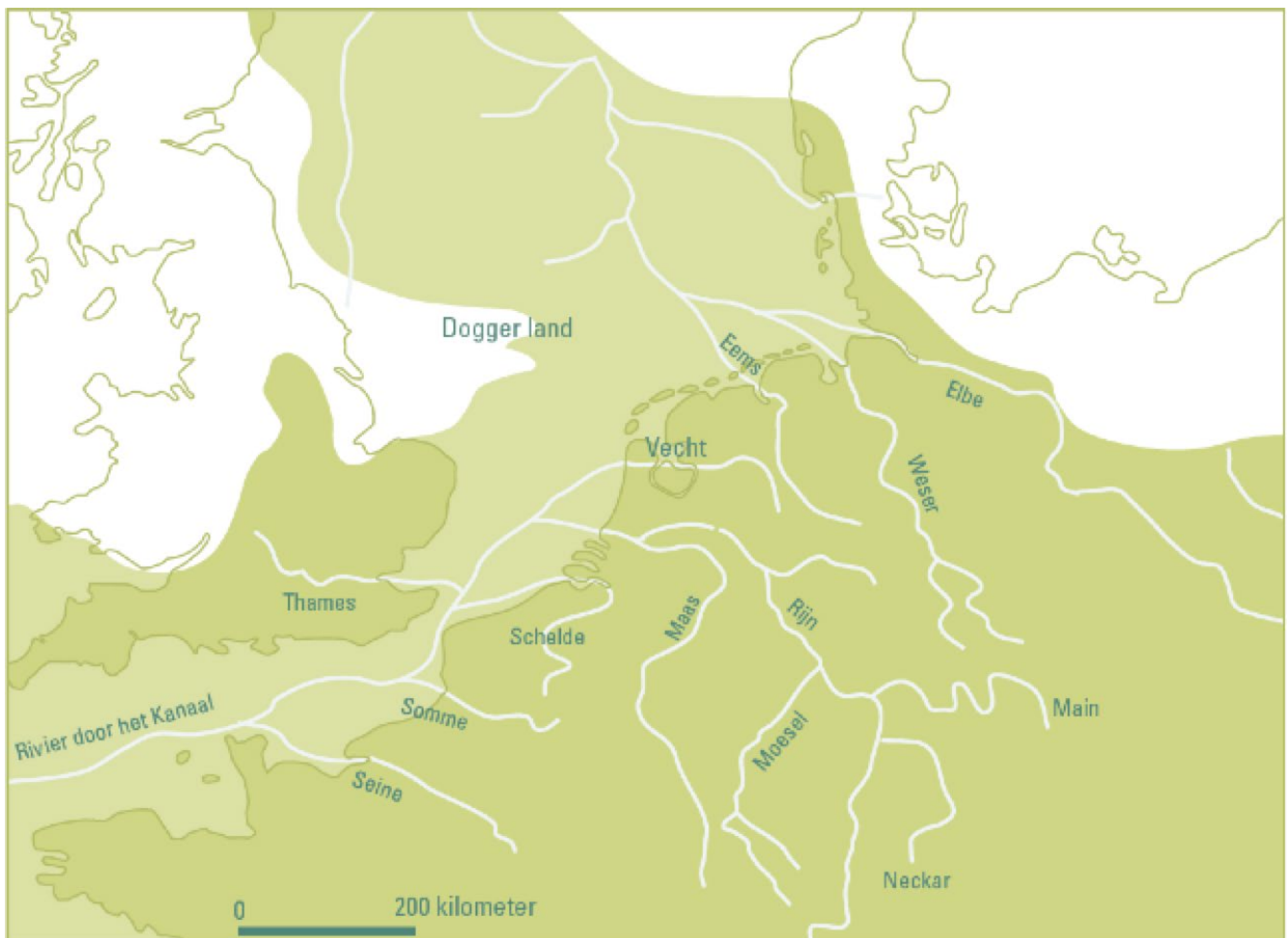
## Aardkundige en archeologische schatkamer

Op de geologische tijdschaal is de Zuiderzee betrekkelijk jong. Ooit lagen hier goed begaanbare zandgronden waar mensen jaagden, woonden en de eerste landbouw bedreven. Sindsdien is het gebied twee keer ten onder gegaan. De eerste keer gebeurde dat doordat de zeespiegel steeg, het gebied vernatte en er enorme moerassen en veenpakketten ontstonden, die zich over het leefgebied verspreidden. Duizenden jaren later kwam de mens terug om de moerassen rond het Almere te ontginnen en te bewonen. Dat bleek de opmaat tot een tweede ondergang. Door bodemdaling breidde het Almere zich uit tot een grote binnensee: de Zuiderzee.

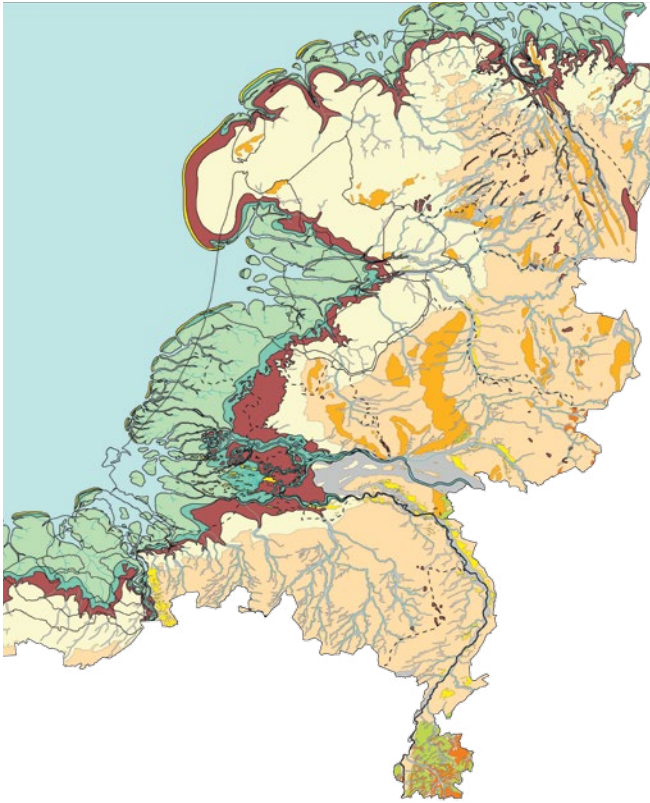
### Prehistorie, bewoond landschap verdrinkt

In de laatste fase van de laatste ijstijd, zo'n 10.000 jaar v.Chr., lag Nederland nog niet aan zee. Het latere Zuiderzeegebied maakte deel uit van een enorme zandvlakte die zich uitstrekte tot ver in wat nu de Noordzee is. Door de zandvlakte liepen rivieren als de Vecht en de IJssel. Hier en daar staken stuwwallen enkele tientallen meters boven de vlakte uit. De vlakte was begroeid met toendravegetatie. In het kielzog van grote kudde rendieren verschenen ook mensen: groepen jagers.

In het holoceen, vanaf 9700 v.Chr., veranderde het toendra-landschap geleidelijk in een boslandschap met diersoorten als herten, elanden, wilde zwijnen en bruine beren. Doordat het warmer werd en de ijskappen smolten, steeg het water in de oceanen en overstroomde het de laagvlakte die we nu kennen als de Noordzee. Zo ontstond de Nederlandse kust. Door het stijgende zeewater kregen rivieren en beken steeds meer moeite met de afvoer van



Nederland als onderdeel van een zandige vlakte in de laatste ijstijd. Scandinavië en Noord-Engeland waren bedekt met ijskappen.



Paleogeografische kaarten van het Zuiderzeegebied. Van links naar rechts 5500 v.Chr., 500 v.Chr., 100 n.Chr. en 800 n.Chr.

water naar zee, waardoor de lagere gebieden in het binnenland vernatten.

Omstreeks 5000 v.Chr. bestond een groot deel van het IJsselmeergebied uit een lagune, waar een binnenzee grensde aan een getijdengebied met geulen, kwelders en krekens. Rivieren als de Vecht en de IJssel mondden uit in dit kweldergebied. Op de oeverwallen van deze krekens leefden jagers en vissers, die in deze periode langzamerhand ook landbouw en veeteelt gingen bedrijven. Dit bewoonde landschap werd uiteindelijk overdekt door de zich uitbreidende moerassen en ligt nu begraven onder een ruim 5 m dikke laag veen en klei.

#### **Van Romeins Flevomeer naar vroegmiddeleeuws Almere**

Omstreeks 500 v.Chr. had het moerasgebied zich uitgebreid over het hele IJsselmeergebied en tot ver daarbuiten. Ter hoogte van het huidige IJsselmeer lagen twee grote binnenmeren. In het westen was dit moerasgebied van de zee afgeschermd door een duinenrij, in het noorden waterde het via enkele geulen af op wat nu de Waddenzee is. Het complex van meren werd door Romeinse auteurs het Flevomeer (Flevus Lacum) genoemd.

Vanaf de Romeinse tijd kreeg de Noordzee meer invloed op dit veengebied. Door afslag van veen aan de kust kwamen de meren in directe verbinding met de zee te staan en kreeg het getij vat op dit water. De meren vergrootten zich en groeiden aaneen tot een grotere binnenzee die in geschriften uit de achtste eeuw 'Almere' wordt genoemd. Via de brede getijdestroom het Vlie stond het

Almere in verbinding met de Noordzee. Bewoning was in deze periode alleen mogelijk op hogere plekken, zoals stuwwallen of hogere kwelderwallen. Het veenmoeras was in deze periode onbewoonbaar.

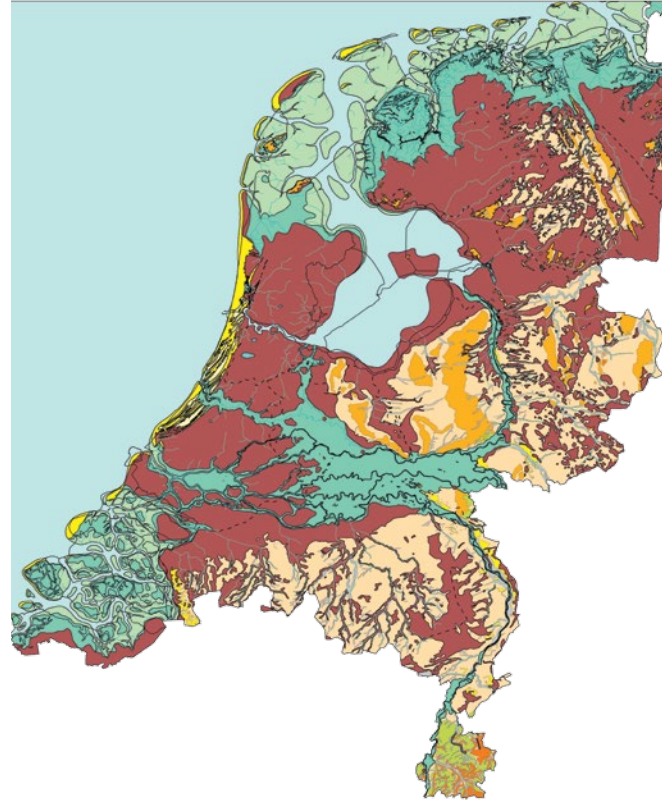
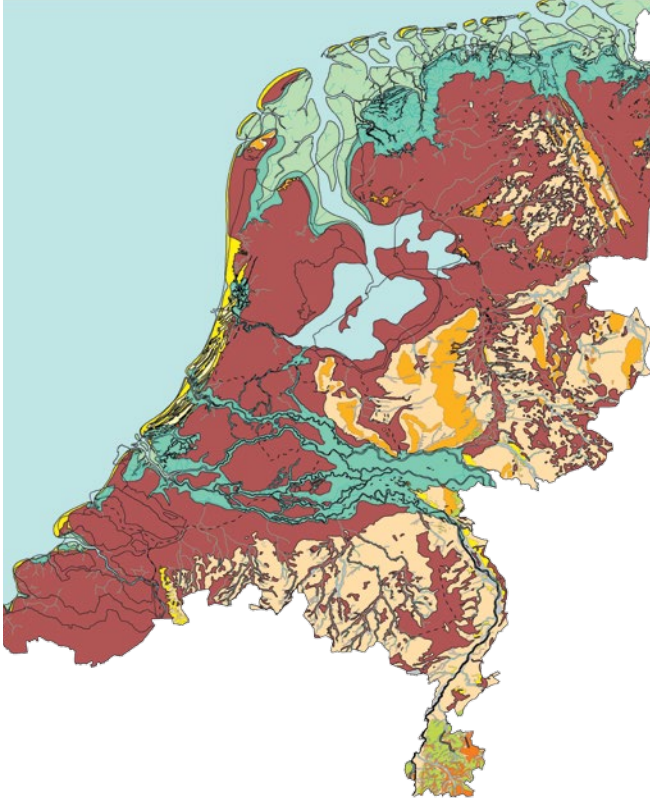
#### **Veenontginningen**

Vanaf ca. 800 ontstond in de veenmoerassen langs dit Almere de eerste bewoning. Door het graven van sloten en weteringen bleek het mogelijk de veenkoepels, die tot enkele meters boven zeeniveau waren uitgegroeid, te ontwateren. De sloten mondden uit op veenriviertjes of op weteringen die op de Zuiderzee loosden. Kenmerkend voor de meeste veenontginningen waren de strookvormige percelen, van elkaar gescheiden door lange rechte sloten. Op de koppen van de percelen, aan een kade of een wetering, stonden boerderijen die samen lintbebouwingen vormden.

In de loop van de middeleeuwen ontstonden in West- en Noord-Nederland honderden van dergelijke veendorpen. De inrichting van deze landschappen kende verschillende varianten. Oudere veenontginningen hebben soms een minder regelmatige opbouw; soms zijn sloten na overstromingen als krekens gaan fungeren, waardoor ze gingen kronkelen.

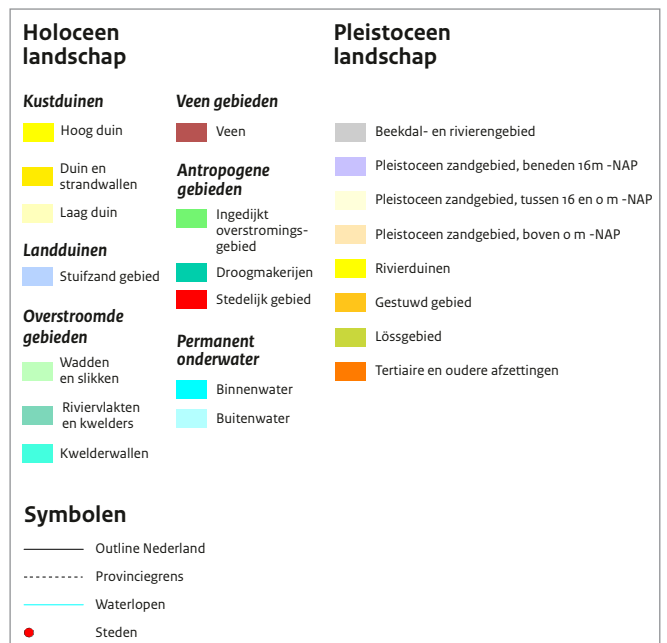
De aanvankelijk goed ontwaterde veenontginningen kregen snel weer te maken met wateroverlast. Het ontwaterde veen zakte in door zijn eigen gewicht (klink), waardoor het maaiveld daalde. Door de ontwatering kon het veen bovendien gaan verteren (oxidatie). Het maaiveld kon zo met enkele meters dalen.



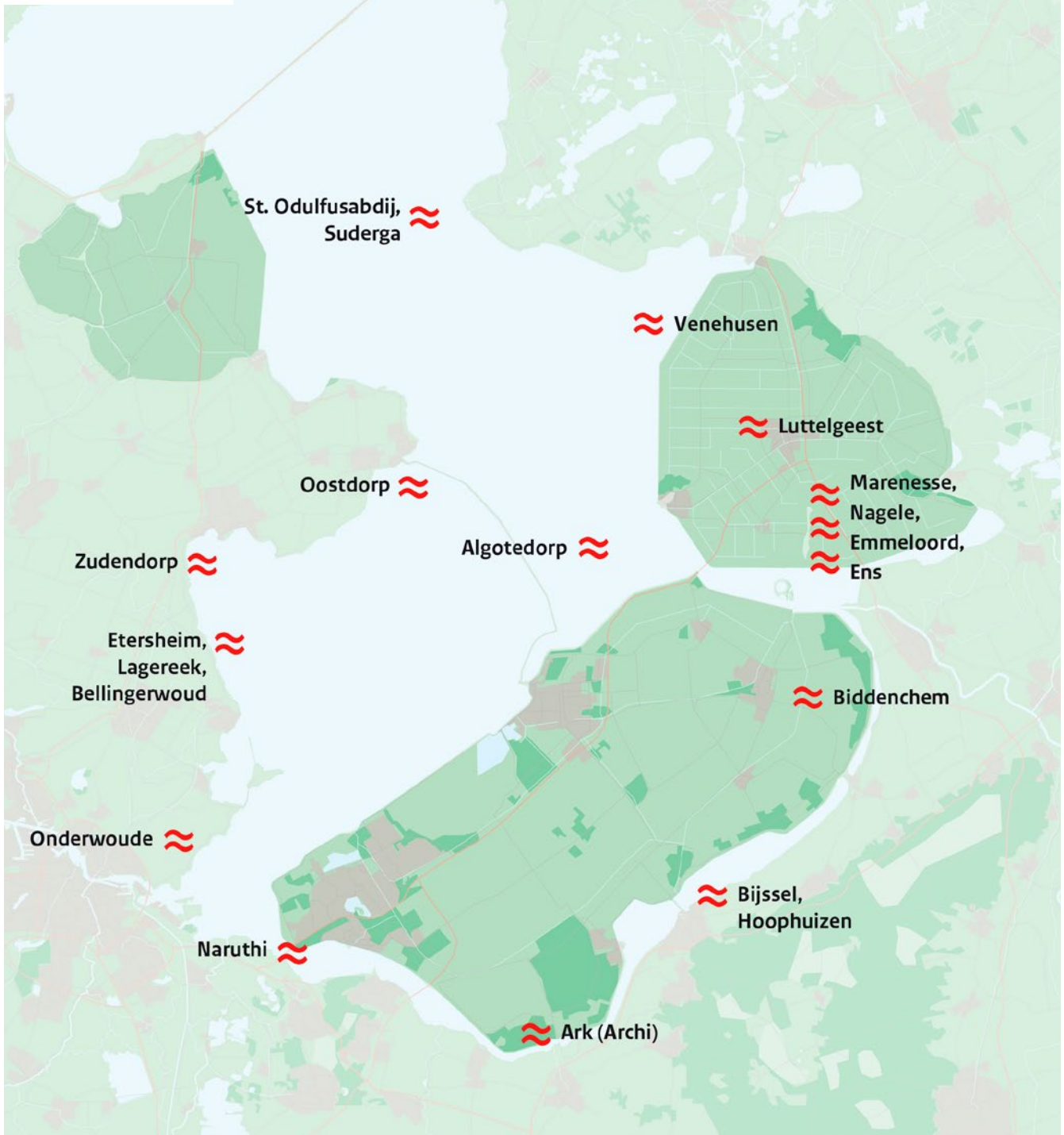


**Landverlies en vorming van de Zuiderzee**

Door de dalende bodem van de veenontginningen werden de gebieden rond het Almere enorm kwetsbaar voor getijdenwerking en golfslag vanuit deze binnensee. Ze liepen onder en vaak werd de slappe veengrond helemaal weggeslagen door de branding. Vooral omstreeks 1200 veroorzaakten stormvloedengrote overstromingen. Tijdens de Allerheiligenvloed van 1170 brak de Noordzee door de duinenrij tussen Huisduinen en Texel. Texel werd een eiland en het smalle water Marsdiep veranderde in een zeegat. Doordat ook het Vlie zich verbreedde, werd het Almere in plaats van een binnenmeer steeds meer een grote zee-inham. West-Friesland werd in deze periode gescheiden van Friesland. In een archiefstuk uit het Oostzeegebied van omstreeks 1300 wordt deze zee-inham voor het eerst vermeld als Sudersee. Met de Zuiderzee werd het hele gebied achter de Waddeneilanden bedoeld. Pas in het begin van de twintigste eeuw werd het noordelijke deel ook wel als Waddenzee aangeduid, een term die na de aanleg van de Afsluitdijk officieel werd. Door de uitbreiding van deze binnensee zijn vele nederzettingen, dorpen, kloosters en kastelen van de kaart verdwenen. Alleen al de Sint-Odulphusabdij in Stavoren verloor zo'n dertig dorpen of nederzettingen, volgens oorkonden uit 1132 en 1243. Ook de abdij zelf, op 800 m ten westen van de huidige van Stavoren, moest in 1398 door kustafslag en oorlogsgeweld worden ont-ruid. Sommige namen herleven in de nieuwe dorpen van de Noordoostpolder, zoals Marknesse en Nagele.



## Verdwenen dorpen



Enkele uit historische bronnen bekende namen van verdwenen dorpen (of nederzettingen) in het Zuiderzeegebied

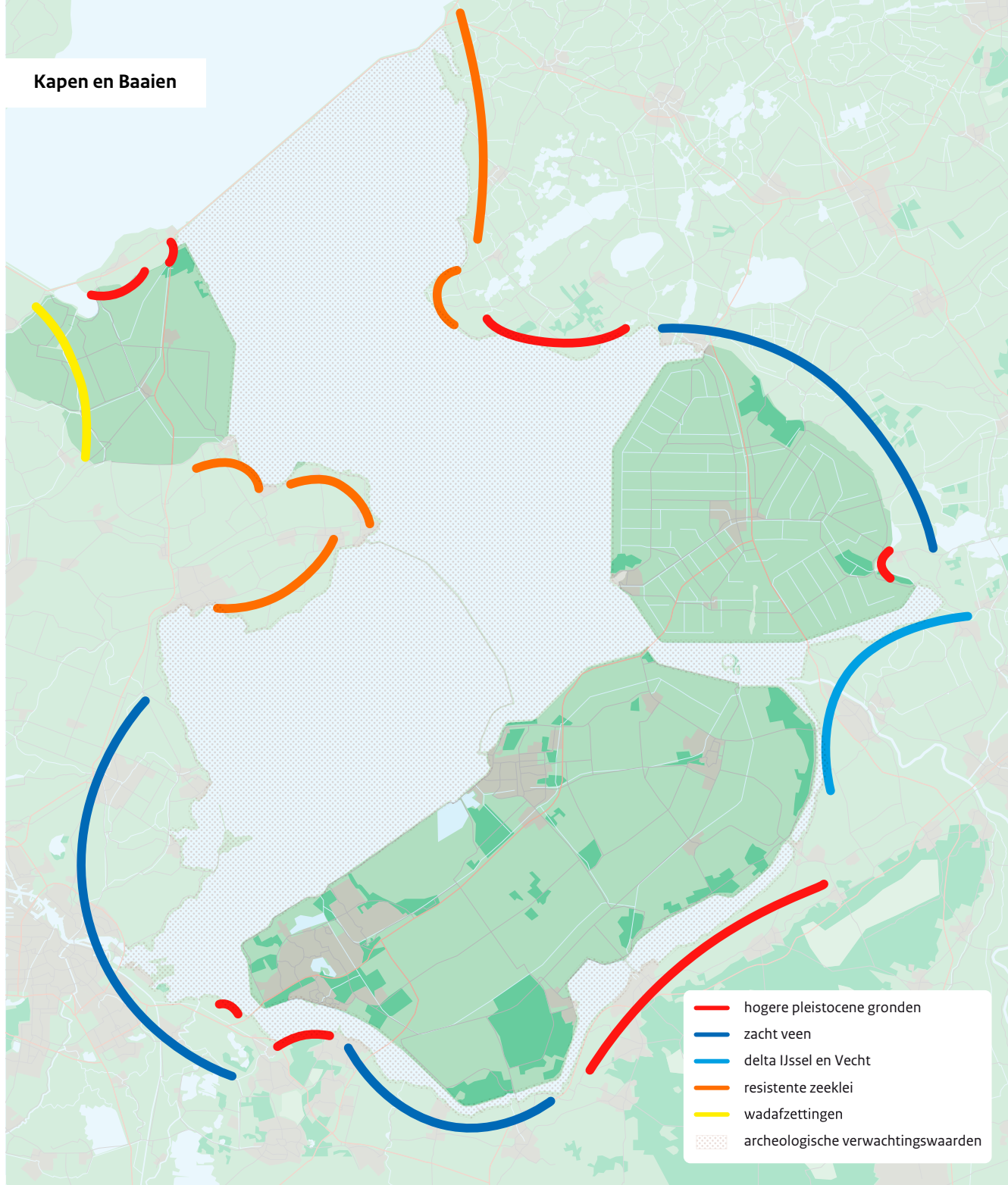
Door de directere verbinding met de Noordzee en mogelijk ook door een verminderde aanvoer van IJsselwater werd het Zuiderzeewater vanaf ca. 1600 steeds zouter. Behalve uit de vangstopgaven van de visserijplaatsen blijkt dit uit de zeeschelpen in de kleiafzettingen in de Zuiderzeebodem.

### Landverlies en consolidatie

Ook na het ontstaan van de Sudersee, in de dertiende eeuw, trad op verschillende plekken nog geregeld landverlies op. Tegelijkertijd probeerden kustbewoners zich door de aanleg van dijken steeds beter te beschermen tegen de oprukkende Zuiderzee (zie deel 1, hoofdstuk 2). Langzamerhand werd de kustlijn geconsolideerd, en kreeg de Zuiderzee zijn uiteindelijke vorm. Daarbij speelde niet alleen de mens een rol, maar ook bodem, geologie en natuurlijke processen.

Vooraf in gebieden met slappe veenbodems trad veel landverlies op. Tot aan de bedijking kon de bodem daar bij stormvloed gemakkelijk worden weggeslagen; in de periode na de bedijking waren veel dijken instabiel vanwege de slappe ondergrond. In gebieden met zeeklei in de ondergrond bleef het landverlies beperkt. Zeeklei is namelijk beter bestand ('resistent') tegen de kracht van het water; voor dijken is zeeklei bovendien een stabielere basis. Aan de randen van het Gooi en Gaasterland ontstonden in de stuwwallen met zand- en keileemgronden kliffen. Aan de Veluwerand wierp de branding op de ondiepe zandondergrond een strandwal op, die als natuurlijke waterkering ging fungeren. Ook de vier eilanden in de Zuiderzee zijn ontstaan door het wegslaan van slappe veengrond. Urk en Wieringen danken hun voortbestaan aan hoger gelegen keileemgronden, waarvan het omliggende veen is verdwenen. Wieringen werd van de rest van

## Kapen en Baaien



*De vorm van de Zuiderzee is bepaald door een samenspel van vroegere menselijke activiteit en de aardkundige ondergrond.*

Noord-Holland gescheiden bij de Allerheiligenvloed in 1170. Urk werd al in 966 genoemd als een eiland in het Almere. Marken werd van Waterland gescheiden door de Sint-Julianavloed van 1164. Schokland raakte tijdens een zware storm in 1450 los van het vaste land.

Er waren ook gebieden waar juist sprake was van landaanwinst. In de IJsseldelta was dat mogelijk doordat de IJssel en de Vecht hier, vooral na het jaar 1000, nieuw sediment aanvoerden. In de kop van Noord-Holland ontstond, na aanvankelijk landverlies, door zandaanvoer met getijdestromingen, een waddegebied, waarvan de kwelders konden worden bedijkt.

## ***2. Strijd tegen het water***

*De oude kustlandschappen van de Zuiderzee*

## 2. Strijd tegen het water

### *De oude kustlandschappen van de Zuiderzee*

Vanaf de twaalfde eeuw begonnen de bewoners van het Zuiderzeegebied zich te beschermen tegen het water door dijken op te werpen. Hoewel de dijken het achterland beschermden, bleven er tot de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 geregeld dijkdoorbraken en overstromingen plaatsvinden en verdwenen gronden en gebouwen in de golven. Op plekken waar weteringen of (veen)rivieren in de Zuiderzee uitmondten en waar het open water dus in (vaar)verbinding stond met het achterland, ontstonden in de middeleeuwen de eerste handelssteden. Tegelijkertijd met de aanleg van dijken werden er dammen, spuien en sluizen in de rivieren aangelegd, waardoor de handel en de overslag zich juist daar verder ontwikkelden. In veel Zuiderzeestadjes is die typische ontwikkeling nog goed te herkennen.

#### Bedijking

De uitbreiding van de Zuiderzee, die voor een groot deel door de mens was veroorzaakt, werd uiteindelijk ook weer door de mens bedwongen. Vanaf de twaalfde eeuw gingen bewoners van het kustgebied zich beschermen door dijken op te werpen. In eerste instantie waren dat kleine, plaatselijke kaden, die bedoeld waren om het eigen dorpsgebied te beschermen. Soms waren ze al aangelegd bij de ontginning, om het water van het nog niet ontgonnen veen te weren. Later werden veel grotere gebieden omdijkt. De West-Friese Omringdijk van 1250 is daar een voorbeeld van. Ook de Friese dijken kwamen in deze periode tot stand. Het Gelderse deel van de Gelderse Vallei werd in 1356 van de Zuiderzee afgesloten. Omstreeks 1390 werd het eerder die eeuw ontgonnen veengebied Mastenbroek omdijkt. Aan de zeezijde van deze polder ontstond vanaf het jaar 1000 een delta langs de vertakkingen van de IJsselmonding. De eilanden tussen de geulen waren bewoond en werden bekaad met lage dijken, die bij hoge waterstanden konden overstromen.

De eerste dijken, opgeworpen uit plaggen en grond uit de directe omgeving, waren slecht bestand tegen de branding. Daarom werden ze op enige afstand van de kustlijn gelegd, zodat de golven op het voorland konden uitlopen. Behalve water was er buitendijks dus ook land.

Vooraf in het zuiden van de Zuiderzee, waar het water nog lang relatief zoet was, konden deze voorlanden flinke opbrengsten geven en van een enorme omvang zijn. Bij Bunschoten was in de eerste helft van de zeventiende eeuw nog zoveel voorland, dat 'een hoy-wagen, daar t'eyndens vaarende, werck had om twee vragten op eenen dag binnen te voeren'. De buitendijkse gronden waren hier uitsluitend in gebruik als hooiland en werden één keer per jaar gehooid. In de loop van de zeventiende en achttiende eeuw is hier vrijwel al het buitendijkse land weggeslagen.



De Markermeerdijk



*Sluis in Schardam met uitwatering aan de zeezijde.*

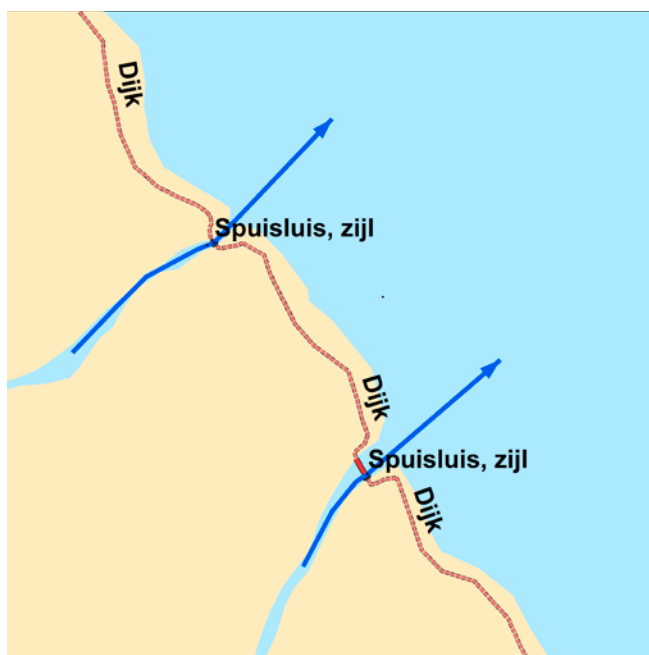
### **Uitwatering**

Bij de aanleg van de dijken moesten veenriviertjes en zeearmen van het Zuiderzeewater worden afgesloten door middel van dammen. Bij deze dammen zouden later dorpen en steden ontstaan. Dammen en dijken beschermden het land tegen overstromingen, maar verhinderden de vrije waterafvoer richting zee. Vandaar dat op plaatsen waar veenriviertjes waren afgedamd of gegraven weteringen op een dijk uitkwamen, uitwaterende sluizen moesten worden aangelegd.

Deze vrije afwatering werd met de tijd steeds problematischer, omdat de landdaling voortschreed. Vanaf de vijftiende eeuw brachten poldermolens uitkomst. Ze konden met windenergie polderwater naar hoger gelegen wateren pompen. In de Hollandse veengebieden ontstond een systeem van boezemwateren. De

veenpolders zakten, maar het peil van de grote plassen, veenrivieren en weteringen werd ongeveer op het gemiddelde zeeniveau gehouden. Deze boezemwateren moesten worden omkaad. Hun waterpeil (boezempeil) lag vaak meerdere meters boven dat van de omliggende polders. Poldermolens en later gemalen pompten het polderwater naar deze boezemwateren. Het water kon vervolgens min of meer vrij afstromen en bij laagwater via spuisluizen worden geloosd op het buitenwater van de Zuiderzee of de grote rivieren. Toen in de zeventiende eeuw grote meren werden droog gemaakt, bereikte de capaciteit van dit systeem zijn grenzen. De Noord-Hollandse Schermerboezem werd zo zwaar belast, dat de Beemster een eigen uitwateringskanaal (op boezempeil) kreeg en een eigen sluis bij Schardam.

Waar tussen Amsterdam en Hoorn de molens en gemalen vooral



aan de binnendijkse boezemwateren stonden, werden ze in Friesland, West-Friesland, Overijssel en Gelderland ook direct aan de Zuiderzeedijken gebouwd. Dat heeft deels te maken met verschillen in waterbeheer. Hier was in mindere mate sprake van hoge, omkade boezemwateren die vrij konden afwateren. Zowel voor het dijkonderhoud als voor de zorg voor de afwatering was een regio-overstijgende organisatie nodig. Uiteindelijk leidde deze situatie tot de stichting van waterschappen.

*Schematische weergave van de aanleg van dijken met dammen en spuisluizen.*



Detail uit de *Caerte van Noorthollant* van Joost Jansz Beeldsnyder uit 1608 (kopie van een kaart uit 1576). Op de kaart zijn buitendijkse gronden te zien, die ontstonden door het buitendijken van land. In het midden de kerk van het dorp Etersheim, dat, zo weten we uit bronnen, door de aanleg van een inlaagdijk al voor 1418 buitendijks is komen te liggen. Pas in de zeventiende eeuw werd binnendijks een nieuwe kerk gebouwd. In 2009 werd dicht bij de locatie van de oude kerk een zandstenen sarcofaag opgedoken.

### Landverlies na de bedijking

De bedijking betekende niet het abrupte einde van de uitbreiding van de Zuiderzee. Ook daarna ging het landverlies nog door, simpelweg doordat het land verder daalde en de dijken, vooral in de veengebieden, erg zwak waren en gemakkelijk door golfslag en stroming konden worden ondermijnd. Vooral ten noorden van West-Friesland is de dijk aanleg tevergeefs geweest. Dat bleek bijvoorbeeld uit de vondst van dijkrestanten uit de tiende eeuw in de Groetpolder. Maar ook elders aan het IJsselmeer zijn veel dijken niet anders dan 'inlaagdijken', dat wil zeggen: dijken die binnenwaarts zijn verlegd toen de oorspronkelijke dijken dreigden te bezwijken. Bij Uitdam konden met sonartechniek de resten van een dijk op de Zuiderzeebodem in kaart worden gebracht. Nog in 1702 werd na zware overstromingen een gebied ten zuiden van Lemmer buitengedijkt. Dit gebied staat nu bekend als Buitendijks Veld.

Vanaf de vijftiende eeuw werden de aarden dijken versterkt met een palenconstructie aan de zeezijde. Dat maakte dat dijken zonder voorland beter dan voorheen bestand waren tegen directe

branding. Vanaf 1730 werd deze dijkbeschoeiing waardeloos doordat de paalworm zich over Nederland verspreidde. De enige optie die de dijkbeheerders overbleef was de paalbeschoeiingen door stenen dijktafsluiters te vervangen. Dat was een enorme operatie. Men gebruikte hiervoor natuursteen van onder andere hunebedden in Noord-Duitsland en Drenthe, maar ook sloopafval van gebouwen en grafzerken. Kasteel Radboud in Medemblik werd hiervoor deels gesloopt.

Hoewel de dijken steeds werden versterkt en opgehoogd, bleven zich dijkdoorbraken voordoen. Er was vooral gevaar bij aanhoudende noorderstorm, die het waterpeil in de Zuiderzee enorm opstuwde. De vele overstromingskolken achter de dijken getuigen nog van de vele doorbraken die zich hebben voorgedaan. De laatste grote watersnood waarbij grote gebieden langs de Zuiderzee overstromden, was in 1916.

### Wateroverlast en ontvolking binnen de dijken

Ondanks de bedijking hadden de bewoners van het Zuiderzeegebied dus nog veel last van het water. Vooral in de

Bij de watersnoodramp van 1916 reikte het Zuiderzeewater via de Eem tot in de stad Amersfoort.







Schematische weergave van het ontstaan van een havenplaats bij de afgedamde overgang van binnen- naar buitenwater. Hoewel er uitzonderingen zijn, is deze ontstaanswijze in veel havenplaatsen aan de Zuiderzee terug te vinden in de inrichting van de stad.

veengebieden nam de leefbaarheid af. Door landdaling was de afwatering er vaak gebrekkig en stonden grote gebieden in de winterperiode plas-dras. Met name in Waterland en Friesland breidde de hoeveelheid binnendijkse water (de Waterlandse Dieën en de Friese meren) zich door landafslag nog uit. De veengebieden hadden bovendien vaak te maken met dijkdoorbraken als gevolg van de zwakke Zuiderzeedijken en de slappe veenondergrond. Door al deze problemen trok hier ook na de bedijking de bevolking weg. Zo verdween in de polder Arkemheen, bij Nijkerk en Putten, nog in de zeventiende eeuw een boerderijenlint. De vroegere woonterpen zijn hier, maar ook elders in de lege veengebieden achter de dijken, nog vaag in het landschap zichtbaar. Pas vanaf de negentiende eeuw werd het, door de komst van stoom- en later dieselmotoren, technisch beter mogelijk deze gebieden te ontwateren.



### Havensteden en -dorpen aan de dijken

Veel havensteden ontstonden op een plek waar een binnenwater was afgedamd van het buitenwater. Hier werden goederen overgeslagen en ontstonden handelsvoorzieningen, waaronder een waag. Ook kwamen hier andere vormen van bedrijvigheid tot ontwikkeling. Soms werd de uitwaterende sluis vervangen door een schutsluis, zodat schepen vanaf het binnenwater op het buitenwater konden komen. Langs de dijk en rond de sluis ontstond bebouwing, die zich later langs nieuwe straten en grachten kon uitbreiden. Ook stedelijke uitbreiding buiten de oorspronkelijke dijk was mogelijk. In veel havenplaatsen is de oorsprong rond de dijk en de sluis nog goed herkenbaar.

De Zuiderzeesteden die zo ontstonden, hebben vaak de vorm van een kaap. Dat komt doordat de kaden en versterkingen soms beter tegen de golven bestand waren dan de dijken en de voorlanden buiten de stad. Terwijl de kustlijn buiten de stad terugweek, bleef de stad op zijn plaats.



Hindeloopen op een vogelvluchtkarte van Schotanus uit 1664. De Zijl, centraal aan de noordkant van de stad, is nog steeds de zichtbare schakel tussen binnen- en buitenwater. De stad is, net als Stavoren, op een kaap komen te liggen door landafslag in de omgeving. In beide steden moesten ook flinke delen van de stad worden prijsgegeven. Zo zijn in Hindeloopen de Wewersstraat en Oorig verdwenen. Op deze kaart zijn deze straten nog wel weergegeven.

### ***3. Handel, visserij en bedrijvigheid***

*Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden*

### 3. Handel, visserij en bedrijvigheid

#### *Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden*

Door zijn rivierverbindingen met het Duitse achterland en de zeeverbinding met Noord-Duitsland, Engeland en het Oostzeegebied kon het Zuiderzeegebied zich al heel vroeg ontwikkelen tot een welvarende handelsregio. In de middeleeuwen lag het economische zwaartepunt aan de oostkant van de Zuiderzee, met belangrijke Hanzesteden als Stavoren en Kampen. Vanaf de vijftiende eeuw verschoof het zwaartepunt naar de westelijk gelegen Hollandse en Utrechtse Zuiderzeesteden. In de zeventiende eeuw werd het Zuiderzeegebied een van de machtigste en rijkste centra van de toenmalige wereldhandel, wat zich onder meer weerspiegelde in de rijkdom en architectuur van met name de westelijke Zuiderzeesteden. Na de Gouden Eeuw kreeg het gebied te maken met economisch verval en sterke krimp. In de negentiende eeuw kwam de visserij, die altijd al een belangrijke economische bedrijfstak vormde, sterk op. In veel Zuiderzeesteden is dit samengebalde handels- en visserijverleden nog goed beleefbaar.

#### Ontluikende handel (700-1000)

In de achtste eeuw werd het moerassige en waterrijke kustgebied van noordelijk Nederland bewoond door Friezen. De omstandigheden voor handel moeten toen al gunstig zijn geweest. Centraal in hun leefgebied lag het Almere, dat via het Vlie in verbinding stond met de Noordzee, en daarmee met Engeland en het Oostzeegebied. Het Almere lag centraal in een netwerk van beschutte binnenwateren, waardoor de bewoners handel konden drijven met zowel het rivierengebied (de welvarende handelsplaats Dorestad en het Rijngebied) als het Oostzeegebied en de landen rond de Noordzee. De handel met het achterland nam toe toen de Friezen in de loop van de achtste eeuw werden opgenomen in het Frankische rijk.

Op de plek waar veenrivieren uitmondten in het Almere of het Vlie, ontwikkelden zich handelsnederzettingen. Zo was het West-Friese Medemblik vanaf ca. 800 een belangrijke nederzetting op de westelijke oever van het Vlie. Villa Medemalacha ('stad langs de Middenleek'), zoals het in de tiende eeuw werd genoemd, was vermoedelijk een tussenstation op deze internationale handelsroute. Hier werd tol geheven en vond mogelijk overslag plaats. Ook aan de Friese kant van het Vlie ontwikkelden zich vanaf de negende eeuw handelsplaatsen met een sterke internationale oriëntatie, zoals Stavoren en Hindeloopen. Stavoren onderhield handelscontacten met de Rijnstreek, Duitsland, Gotland, Noorwegen, Vlaanderen en de Engelse oostkust. Stavoren, dat al in 1061 stadsrechten kreeg, was een van de eerste steden van Nederland.

#### Opkomst van de Zuiderzeesteden (1000-1500)

Vanaf het jaar 1000 kwamen op veel meer plekken in Nederland steden tot ontwikkeling. In de late middeleeuwen ontwikkelden de Lage Landen zich zelfs tot een van de meer verstedelijkte



Vikingschat van Wieringen.

#### Vikingen in het Zuiderzeegebied

Het Vlie en het Almere boden ook de Vikingen toegang tot de welvarende handelsnederzettingen in de Lage Landen. Van de negende tot de elfde eeuw zwermden de Vikingen uit langs de Europese kusten. Zij veroverden gebiedsdelen, vestigden zich op steunpunten – zoals op het eiland Wieringen, waar drie Vikingschatten zijn gevonden – en dreven handel. Ook zijn er berichten over de plundering van welvarende handelssteden in de Lage Landen. In 834 zouden de Vikingen Dorestad hebben geplunderd en de Annales Hildesheimenses schrijven dat 'de piraten [in 991] ook Stavoren verwoestten om het te plunderen, net als andere plaatsen langs de kust'.

regio's van Europa. Veel van deze middeleeuwse steden ontstonden aan het water, waaronder de Zuiderzee en de wateren die daarmee in directe verbinding stonden. De opkomende handel, de visserij en allerhande (aanpalende) bedrijvigheid vormden hiervoor de economische motor.

Bij de monding werden riviertjes afgedamd en van spuien en sluizen voorzien (zie ook hoofdstuk 2). Juist daar groeiden de handelsactiviteiten. Op de plek van de afgedamde rivier moesten goederen worden overgeslagen, om ze van het achterland naar elders te transporteren. Dat gebeurde aanvankelijk door goederen van het ene in het andere schip over te laden. Ook werden schepen via overtomen met een lier over de dijk of dam getrokken. Later konden schepen via een sluis worden geschut. Om handel en visserij te versterken werden havens aangelegd.

#### **Opkomst van de Zuiderzeevervisserij: van zoet naar zout**

Vis vormde van oudsher een belangrijk onderdeel van het dagelijkse menu van de bewoners van het Zuiderzeegebied. Met de opkomst van de steden, vanaf het jaar 1000, nam ook de vraag naar vis toe en groeide de visserij als economische bedrijfstak. Zelfs nadat de Zuiderzee rond 1200 in directe verbinding met de Noordzee was komen te staan, bleef het zuiden nog lang overwegend zoet door de toevoer van rivierwater van IJssel en Vecht. Hier werd tot de zestiende eeuw nog veel gevestigd op zoetwatervis (zoals snoek en brasem). Trekvis als steur en zalm, die via de Zuiderzee op weg was naar rivieren om zich voort te planten, werd aan het eind van de middeleeuwen de belangrijkste bron van inkomsten voor vissers rond de monding van de IJssel. De verpachting van visrechten was een belangrijke inkomstenbron voor steden. Pas in de zeventiende eeuw verzilte ook het zuidelijke deel van de Zuiderzee. Vanaf die periode kwamen zoutwatervissen als haring en ansjovis verspreid over de hele zee voor.

#### **Eerste bloei: oostelijke Zuiderzeesteden en de Hanze (1200-1550)**

Het ontstaan van de Zuiderzee luidde – samen met de ontluikende handelsgeest – de bloei in van de Hanzehandel. Vooral aan de oostelijke Zuiderzeekust en aan de IJssel ontwikkelde zich een drukke handelsroute met welvarende handelssteden.

De Hanze was een samenwerkingsverband van handelaren uit verschillende Europese steden, waarvan het Noord-Duitse Lübeck de belangrijkste was. Nederlandse kooplieden uit onder andere Kampen, Zwolle, Hattum, Zutphen, Deventer, Elburg, Harderwijk en Hasselt handelden met kooplieden en steden in Noord-Duitsland en rond de Oostzee. Ook de Friese steden Bolsward (dat Makkum als zeehaven had), Stavoren en Hindeloopen behoorden tot de Hanze. Hollandse steden waren om politieke redenen uitgesloten van deelname aan de Hanze.

Aanvankelijk liepen de Friese Zuiderzeesteden voorop, maar door verzanding van de Friese kust, overstromingen en de instabiele politieke situatie in Friesland verschoof het zwaartepunt van de

Hanzehandel al vroeg naar de regio rond Kampen. Het handelsbelang van de Friese havensteden liep terug. Vanaf 1300 gingen Friese schippers daarom steeds meer als vrachtaandere voor anderen optreden.

Met name Kampen – dat wel het Rotterdam van de middeleeuwen wordt genoemd – functioneerde als doorvoerhaven tussen het Oostzeegebied en het rijke Vlaanderen. Kamper handelaren en schippers namen vanaf de dertiende eeuw deel aan de handel op de Oostzee. In de veertiende eeuw, toen Amsterdam en Rotterdam nog betrekkelijk onbelangrijke plaatsen waren, groeide Kampen uit tot het belangrijkste handelscentrum van de Noordelijke Nederlanden. De groeiende rijkdom van de stad en haar handelaren kreeg zijn weerslag in de bouw van grote koopmanshuizen en rijk uitgevoerde publieke gebouwen.

Door de bloei van de Hanze en de uitsluiting van Hollands steden kwamen de steden aan de oostkant van de Zuiderzee het eerst tot ontwikkeling. De Friese, Overijsselse en Gelderse Zuiderzeesteden kregen al vanaf 1225 stadsrechten (en Stavoren al in 1058); aan de Hollandse kant kregen de meeste plaatsen hun stadsrechten ruim een eeuw later.

#### **Tweede bloei: verschuiving naar het westen (1400-1700)**

Vanaf de vijftiende eeuw verschoof het zwaartepunt van de handel naar het westen van het land. Hollandse koopmannen (die waren uitgesloten van de Hanzehandel) probeerden de handelsmonopolies van de Hanze te omzeilen door rechtstreeks handel te drijven met Duitse steden en Oostzeesteden die niet tot het Hanzeverbond behoorden. Ze namen de scheepsbouw kennis van de Hanze over, concurreerden op prijs en daagden de Hanze in zeeoorlogen uit. Met succes. De IJsseldelta, het economische middelpunt van de middeleeuwen, moest zijn plaats afstaan aan Holland en Zeeland. Een belangrijke motor van de handel in het westen was de grote vraag naar graan, dat op de Hollandse veengronden door bodemdaling steeds moeilijker was te telen. Voor de Hollanders was dit de aanleiding om in het Oostzeegebied graan in te kopen.

Hoewel Amsterdam aanvankelijk niet belangrijker was dan de andere Hollandse Zuiderzeesteden, wist het zich in de loop van de vijftiende eeuw te ontwikkelen tot de belangrijkste haven voor graantransport uit Polen en het Baltische gebied. De Hollanders beschouwden de graanhandel van Amsterdam als de 'moederne-gotie', de belangrijkste van alle handel.

Hoewel Amsterdam Hoorn, Enkhuizen en Medemblik overvleugelde, profiteerden ook die steden van de groeiende Europese handel. Naast graan waren Zuid-Europees zout (dat werd gebruikt voor het conserveren van voedsel en het pekelen van haring) en Scandinavisch hout belangrijke handelsproducten. Het meeste hout ging voor verwerking naar de Zaanstreek, maar ook in Zuiderzeeplaatsen als Hoorn was houtnijverheid: alleen daar al stonden in de zeventiende eeuw elf houtzaagmolens en waren verschillende scheepswerven.



*De bloei van de Hanzehandel was ook het gevolg van de modernisering van de scheepvaart. Met name de introductie van de kogge, rond 1200, was belangrijk. De kogge was gebaseerd op het Vikingschip, maar had een aanmerkelijk hoger laadvermogen. Het was een meter of dertig lang en uitermate geschikt voor bulktransport. Tussen 1200 en 1450 was dit het meest gebruikte schip in de Hanzehandel. De stad Kampen heeft een kogge gereconstrueerd (foto). De reconstructie is gebaseerd op een koggewrak uit 1336, dat in 1996 is gevonden in de Flevopolder, ter hoogte van Nijkerk. Bij rivierverruimingswerkzaamheden werd in 2011 ook bij de stad zelf een kogge gevonden, die in 2016 is gelicht en momenteel wordt geconserveerd en gerestaureerd.*

Het succes van Amsterdam was mede het gevolg van zijn gunstige ligging ten opzichte van de andere Hollandse steden en de zuidwestelijke delta, waar onder meer Brugge, Antwerpen en Dordrecht belangrijk handelscentra waren. Na de val van Antwerpen in 1585 kon Amsterdam zich verder ontwikkelen tot de belangrijkste en grootste haven van Europa. Ook binnen de Republiek werd Amsterdam economisch en politiek oppermachtig.

Deze verschuiving van oost naar west is ook zichtbaar in het gebouwde erfgoed. Vanaf de veertiende eeuw kregen de Hollandse Zuiderzeesteden stads- en andere rechten, zoals marktrechten, stapelrechten, tolrechten, muntrechten en waagrechten. De munt, het accijnsgedouw en het accijnshuisje in Enkhuizen, het accijnshuis of de Hoofdtoren te Hoorn, en de verschillende markten en de waaggebouwen in onder anderen Amsterdam, Edam, Monnickendam en Medemblik vormen tastbare overblijfselen van deze geschiedenis.

### **Opkomst van de commerciële visserij (1400-1700)**

In de veertiende eeuw begonnen Zeeuwse en Hollandse vissers haring te kaken (de bederfelijke ingewanden te verwijderen). Het markeerde de opkomst van een meer grootschalige en commerciële visserij in de Nederlanden. Voordat het kaken gebruikelijk werd, was haring niet lang houdbaar. Door de haring al op het schip te kaken en te bewaren in een ton met zout konden vissers langer op zee blijven. Hierdoor kwamen grotere schepen in de vaart, de zogenoemde haringbuizen, die tot ver boven Schotland konden vissen. De gekaakte haring werd voor een groot deel geëxporteerd naar vooral Noord-Duitse steden en het Baltische gebied. Ook de handel en diverse nevenbedrijven profiteerden hiervan.

In de zestiende en zeventiende eeuw waren de Hollanders de grootste producent van gezouten haring. In de vissershaven van Enkhuizen huisde de grootste haringvloot van Noordwest-Europa, die op het hoogtepunt rond 1600 uit zo'n 300 schepen bestond.

De drie haringen in het wapen van de stad herinneren daaraan. Andere haringvloten lagen in Amsterdam, Marken, Hoorn en Medemblik. Ook buiten het Zuiderzeegebied waren er belangrijke haringvloten, zoals die van Brielle, Schiedam, Delfshaven en Rotterdam.

Vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw raakt de Hollandse haringvisserij in verval. De vissers hadden te lijden onder buitenlandse concurrentie, migratie van de haringscholen en van oorlogsgeweld op de Noordzee. Tijdens de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) werd een groot deel van de Enkhuizer haringvloot vernietigd. Daarna kwam de vangst van Noordzeeharing steeds meer in handen van Noorse en Schotse haringvissers. Ook op de Zuiderzee werd op haring gevist, maar deze werd over het algemeen gerookt tot bokking. In de Zuiderzee – die toen overal zout was – werd daarnaast veel op ansjovis en bot gevist.

### **De Gouden Eeuw: bloei van VOC en WIC (1600-1700)**

Waar de handel in de vijftiende en zestiende eeuw vooral bestond uit bulkhandel tussen Oost-, Noord- en Zuid-Europa, kwam in de zeventiende eeuw de intercontinentale handel tot grote bloei. In 1602 werd de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) opgericht. De VOC kreeg het Nederlandse monopolie op de handel ten oosten van Kaap de Goede Hoop. Het centrale bestuur werd gevormd door zeventien bewindhebbers, de Heren XVII genoemd. Daaronder ressorteerden vier regio's (Amsterdam, Zeeland, Maaze en West-Friesland) en zes kantoren of kamers (waaronder Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen). In 1621 volgde de oprichting van de West-Indische Compagnie (WIC) voor alle handel ten westen van de Kaap. De WIC bestond uit vijf kamers, waaronder Amsterdam en het Noorderkwartier. De WIC werd echter nooit zo kapitaalkrachtig als de VOC.

De Zuiderzee vormde een belangrijk verkeersplein voor de handelsvloot van de VOC en de WIC. Minstens twee keer per jaar vertrok er een vloot naar de Oost. Naast zout en in het achterland geproduceerde kaas werd peper nu een belangrijk exportproduct.



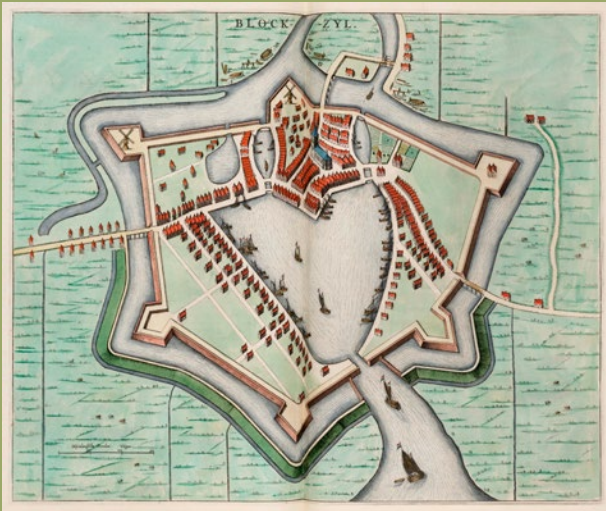
Jan Abrahamsz Beerstraten, *Het Paalhuis en de Nieuwe Brug te Amsterdam in de winter* (1640-1666). De verschuiving van het economisch zwaartepunt in de Zuiderzee van oost naar west had uiteenlopende gevolgen. Een daarvan was de overdracht van het zogeheten 'paalgeld'. Al in de veertiende eeuw – en mogelijk nog eerder – werden de belangrijkste vaarroutes naar het Vlie en het Marsdiep met palen en tonnen gemarkeerd. Om de bebakening te bekostigen hief men paalgeld over alle goederen die via het Marsdiep, het Vlie en het Amelander Gat werden aangevoerd. Tot 1527 was het paalrecht (het recht om paalgeld te heffen) in handen van de stad Kampen. Daarna kwam het in bezit van de stad Amsterdam.

Dit gold in mindere mate voor kaneel, kruidnagel, nootmuskaat, gember en indigo. De scheepswerven van de VOC en de lijnbanen (om touw te slaan) lagen voor een deel in het Zuiderzeegebied: in Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen. De WIC had onder andere werven in Medemblik, Edam en Monnickendam. De voorspoed weerspiegelde zich ook in rijke VOC-kamers, pakhuizen en koopmanswoningen.

De economische bloei in de zestiende en zeventiende eeuw zorgde ook elders in het Zuiderzeegebied voor voorspoed en groeiende bedrijvigheid. Friese schippers voeren steeds vaker in opdracht van Amsterdamse kooplieden. Rond 1700 telde de totale Friese koopvaardijvloot naar schatting 600 zeeschepen. In de zeventiende eeuw was Hindeloopen – dat zelf geen haven had – een van de belangrijkste Friese scheepvaartsteden. Vaak lagen de Hindelooper schepen in de haven van Amsterdam.



Hendrick Cornelisz Vroom, *Hollandse schepen in de Sont*.



Blokzijl op een kaart van Joan Blaeu uit 1649.



Recente luchtfoto van Blokzijl.

### Vestingen en linies

Om de bestuurlijke en economische centra rond de Zuiderzee te beschermen tegen indringers en plundersaars – en om hun macht te laten gelden – gingen veel machthebbers al in de middeleeuwen over tot de bouw van verdedigingswerken. Aanvankelijk, vanaf de elfde eeuw, gebeurde dat door de bouw van versterkte herenhuizen, sloten en burchten, zoals de burcht van Kuinre, het Huys te Vollenhoven, het Muiderslot, kasteel Radboud in Medemblik en het Huys te Urk. Veel van deze burchten en kastelen zijn in de loop van de tijd verdwenen, door (oorlogs)geweld of door de uitbreiding van de Zuiderzee. Enkele burchten, zoals kasteel Radboud en het Muiderslot, bestaan nog steeds.

Vanaf de dertiende eeuw werden de welvarende steden steeds vaker in hun geheel als vestingstad ingericht, door de aanleg van wallen, muren, poorten, torens en grachten. Rond de Zuiderzee lagen rond 1600 meer dan vijftien vestingsteden. De meeste vestingsteden zijn gebouwd op de plattegrond van bestaande steden; sommige vestingsteden, zoals Elburg, Naarden en Blokzijl, zijn echter in hun geheel gepland en in korte tijd aangelegd.

De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) betekende een verdere versterking en uitbouw van de vestingwerken in het Zuiderzeegebied. Het welvarende Holland was er veel aan gelegen om het handelsverkeer op de Zuiderzee te beschermen en te voorkomen dat de aanvoer van eerste levensbehoeften, zoals turf en levensmiddelen, in de greep van de vijand kwam. Na de Tachtigjarige Oorlog, en door de economische terugval in de achttiende en negentiende eeuw, zijn veel vestingwerken in onbruik en verval geraakt. In de negentiende eeuw verloren muren en wallen hun defensieve functie en zijn ze veelal gesloopt, ook om stadsuitbreiding mogelijk te maken. Desalniettemin zijn in veel oude vestingsteden de oorspronkelijke vestingplattegronden en delen van de vestingwerken bewaard gebleven. Ze vormen een integraal onderdeel van het historische ensemble van de oude Zuiderzeesteden.

In het rampjaar 1672, toen buitenlandse troepen Nederland onder de voet dreigden te lopen, besloten de Staten van Holland tot de aanleg van een uitgestrekte waterlinie, die bij dreiging onder water kon worden gezet. Op kleinere schaal, rond steden, waren goede resultaten met die strategie geboekt. De Oude Hollandse Waterlinie verbond de Zuiderzee vanaf de vestingsteden Muiden en Naarden met de Merwede. Ook de Grebbelinie (vanaf 1745), de Nieuwe Hollandse Waterlinie (vanaf 1815), de Stelling van Amsterdam (vanaf 1880) en de IJssellinie (vanaf 1951) sloten aan op het open water van de Zuiderzee (en later het IJsselmeer). 'Fort Holland', zoals het gebied rond Amsterdam werd genoemd, kon zo tegen oprukkende grondtroepen worden beschermd. Om Amsterdam tegen een aanval over water te beschermen, werd in 1884 besloten om Fort Pampus aan te leggen.

Na de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 ontstond een nieuwe route voor eventuele vijandelijke grondtroepen naar 'Fort Holland'. Daarom werden bij Kornwerderzand en Den Oever kazemattencomplexen gebouwd. Tussen Makkum en Zurich werd, als laatste verdediging voor de Afsluitdijk, de Wonsstelling aangelegd.



Sieuwert van der Meulen, Scheepswerf, ca. 1700.

### Walvisvaart (1600-1900)

In de zeventiende en achttiende eeuw ontwikkelde ook de walvisvaart zich sterk. Nederlandse schippers, voor een deel afkomstig uit Amsterdam, de Zaanstreek en De Rijk, voeren ieder voorjaar uit naar de Noordelijke IJszee om daar op walvissen, potvissen en robben te jagen. Dat leverde onder meer traan (voor lampen), baleinen (voor korsetten) en robbenvelen op. Aanvankelijk werden de walvissen vooral rondom Spitsbergen gevangen en verwerkt. Maar vanaf omstreeks 1670 werden de walvissen vaker op open water gevangen en werd het spek naar Nederland gebracht om het daar tot traan te koken. Onder meer Hoorn en Edam hadden zo'n traankokerij. Omdat de kokerijen veel stankoverlast en waterverontreiniging opleverden, stonden ze vaak buiten de stad. Aan het einde van de negentiende eeuw werd de walvisvaart door onder andere overbevisning commercieel minder interessant en kwam er in Nederland een eind aan deze vorm van visserij.



De walvisvaart.



### Bloeiende grondstoffenhandel

De economische bloei van met name Amsterdam leidde ertoe dat veel Zuiderzeesteden zich steeds meer gingen toeleggen op de toelevering van grondstoffen en industriële basisproducten. Belangrijk was de productie van bouwmaterialen om aan de bouwhonger van de VOC-steden te voldoen. Zowel in de aanleverende regio's als in de VOC-steden zijn sporen terug te vinden van die 'overzeese' relaties. Zo zijn veel voorname panden in Amsterdam opgetrokken uit licht gekleurde Bentheimer zandsteen, dat vanuit het Duitse achterland over de Overijsselse Vecht werd aangevoerd. Ook kende het Zuiderzeegebied vanaf de zestiende eeuw een rijke traditie van kalkbranderijen. In kalkovens werden schelpen gebrand; de vrijkomende kalk werd gebruikt als mortel in de bouw of als meststof. In verschillende Zuiderzeesteden, zoals Hasselt en Zwartsluis, zijn de karakteristieke kalkovens nog te vinden. Makkum en Workum ontwikkelden zich tot belangrijke baksteenproductiecentra en rond Naarden werden ten behoeve van de Amsterdamse woningbouw delen van de stuwwal afgegraven: het zand diende ter versteving van de natte veenbodems daar.

Andere Zuiderzeesteden specialiseerden zich in de productie van brandstoffen voor de Hollandse steden. Uit Overijssel en Drenthe werd via de havens van Zwartsluis en Blokzijl turf aangevoerd. Vooral Blokzijl kende hierdoor kortstondig een welvarende periode. Zwartsluis nam dat vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw over, omdat toen de meeste turf uit Drenthe werd aangevoerd.

### Florerende scheepsbouw

Behalve van bulkproducten als zand, steen en turf was het Zuiderzeegebied ook een belangrijke leverancier van schepen en scheepsbenodigdheden. Veruit het belangrijkste handelsschip van de Gouden Eeuw was de fluit. De fluit had een kenmerkende peervorm, met een smal dek en een breed ruim. Omdat bij het passeren van de Sont tol werd geheven over de breedte van het dek, was dit financieel voordelig. De fluit had een geringe diepgang bij een groot laadvermogen – handig voor de ondiepe Zuiderzee. Bovendien was er in vergelijking met andere schepen minder dan de helft van de bemanning nodig. Op Nederlandse scheepswerven werden er in de zeventiende eeuw vier- tot vijfhonderd per jaar gebouwd, voor een deel in Amsterdam en andere plaatsen rond de Zuiderzee. Voor de binnen- en kustvaart werden daarnaast vooral kofschepen en tjalken gebouwd, met name in Friesland. Ook aanverwante bedrijven, zoals lijnbanen, touwslagerijen en mast-, blok- en zeilmakerijen, floreerden.

### Veranderende navigatietechnieken

Vanwege de ondiepten en de afhankelijkheid van de wind was varen op de Zuiderzee niet zonder gevaar. Schippers moesten rekening houden met wisselende waterstanden, zandplaten en getijdenstromingen.

Het eiland Schokland vormde een belangrijk toevluchtsoord, omdat het bij storm luwte bood. Desondanks vergingen er veel schepen in dit gebied, waardoor het latere Oostelijk Flevoland de grootste openluchtvindplaats van scheepswrakken ter wereld werd.

Grote zeegaande schepen waren vanwege hun diepgang aangevoerd op diep vaarwater. Vanaf het IJ liep een brede geul richting Urk. Daar begonnen een oostelijke en een westelijke route langs het Breezand, een grote bank tussen Wieringen en de Friese kust. De westelijke route liep langs het Enkhuizerzand en Wieringen via het Marsdiep naar zee. Oostelijk moesten schippers het ondiepe Vrouwenzand voor Stavoren ontwijken en konden zij over het Vlie en het zeegat tussen Vlieland en Terschelling de Noordzee bereiken.

Aanvankelijk hielden zeelieden hun schepen dicht onder de kust en bepaalden zij hun plaats aan de hand van torens, kapen en andere markante punten op de wal. Al in de veertiende eeuw – en mogelijk nog eerder – werden de belangrijkste vaarroutes naar het Vlie en het Marsdiep met palen en tonnen gemarkeerd. Vanaf de zeventiende eeuw werden op strategische locaties vuurtorens en lichtbakens gebouwd, eerst verlicht met vuur, later met elektrisch licht. De vuurtoren van Marken is daar een mooi voorbeeld van. In 1617 lieten de Staten van Holland op aandringen van Amsterdam op Urk een vuurtorentje bouwen, dat fungeerde als belangrijk navigatiebaken in de Zuiderzee. Na aanleg van de Afsluitdijk verdween de getijdenwerking, maar de ondiepten bleven bestaan. De huidige betonde vaargeulen volgen daarom in grote lijnen nog steeds de historische routes.

### Stagnatie en krimp: dode steden (1700-1900)

Aan het einde van de zeventiende eeuw ging het langzamerhand bergafwaarts met de economie van de Republiek. Het economisch zwaartepunt van de Europese handel verschoof naar Engeland. Veel Zuiderzeesteden hadden in de achttiende en begin negentiende eeuw sterk te lijden van de teruglopende handel en bedrijvigheid en van bevolkingskrimp. Enkhuizen had te maken met een bevolkingskrimp van meer dan 75% ten opzichte van de zeventiende eeuw, maar ook elders langs de Zuiderzee liepen de inwoneraantallen fors terug. In 1873 bezong de Franse kunsthistoricus Henry Havard de schilderachtigheid van de 'dode steden van de Zuiderzee'. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw begonnen sommige steden weer langzaam op te krabbelen. Amsterdam kon dankzij zijn veelzijdige economie met industrie en handel wel standhouden. De overgebleven handel en bedrijvigheid concentreerden zich daarom steeds meer rond Amsterdam. Behalve de internationale economische verhoudingen speelden ook interne ontwikkelingen een rol bij de terugval van de internationale Zuiderzeehandel. Door de voortgaande verzanding van de Zuiderzee zocht de Amsterdamse haven al langer naar nieuwe vaarroutes. Koning Willem I besloot daarom het Noordhollandsch Kanaal aan te leggen, dat Amsterdam sinds 1824 verbindt met



*Het paard van Marken.*

Den Helder. Het was destijds het breedste en diepste kanaal ter wereld, waarover zeeschepen de haven van Amsterdam konden bereiken. Omdat de zeeschepen snel groter werden en het kanaal al snel niet meer voldeed, werd ruim een halve eeuw later het Noorseekanaal geopend, dat nog steeds de zeeverbinding van Amsterdam vormt. Met de opening van het Noordseekanaal (en de opkomst van de Rotterdamse haven) was de rol van de Zuiderzee als brandpunt van de internationale overzeese handel definitief uitgespeeld.

#### **Hernieuwde groei van de Zuiderzeevervisserij (1850-1900)**

Terwijl het belang van de Zuiderzee als brandpunt van de internationale zeehandel steeds verder afnam, groeide de betekenis van de Zuiderzeevervisserij weer sterk, met name in de tweede helft van de negentiende eeuw. In minder dan een eeuw tijd verviervoudigde de vissersvloot op de Zuiderzee tot zo'n

2000 schepen rond 1900.

De explosieve groei was niet alleen het gevolg van de bevolkingsgroei en aantrekkende economie in Nederland, maar ook van de introductie van technologische innovaties. Nieuwe vistechnieken, betere koelmogelijkheden en de ontwikkeling van stoomvaart en spoorwegen maakten het mogelijk vis in betrekkelijk korte tijd naar nieuwe afzetgebieden te transporteren. Ook de opening van het Noorseekanaal in 1876 zorgde voor groei. Zo konden de visgronden op de Noordzee sneller worden bereikt.

Rond 1900 was de Zuiderzeevervisserij op zijn hoogtepunt. Er werd hoofdzakelijk gevestigd op haring en ansjovis, die werd geëxporteerd naar Duitsland en Frankrijk. Volendam had rond 1900 de grootste vissersvloot, met meer dan 200 schepen, gevolgd door Urk en Huizen.

Aanvankelijk bestond de bemanning van de vissersvloot voor een groot deel uit 'deeltijd'- en seizoensvissers. Zij combineerden de



Een vogelvlucht zicht op een deel van het centrum van Urk en de haven.

### Een baek voor de schippers

De landschappelijke invloed van de Zuiderzee reikte vroeger tot ver buiten het water, tot plekken die nu niemand meer zou verwachten. De nu beboste stuwwallen van de Veluwe en het Gooi waren rond 1900 nog met heide begroeid. Tussen Ermelo en Garderen, op de Veluwe en ruim 10 km van de kust, was de spiegeling van het Zuiderzeewater nog goed te zien. Hier lag op 50 meter boven NAP een vergaderplaats van maalmannen, eigenaren van een oud 'malebos' (productiebos). Daar bestond een bijzondere zichtrelatie met de Zuiderzee, zo blijkt uit de beschrijving van 'holrichter' (voorzitter van een merkenrechtbank) Wolffsen in 1670: 'Alhier staet ook dien grooten dicken ende welbekenden beuckenboom, die men overal sien kan, jae eenige mijlen verr in zee, en dient de schippers als tot een baek.'

visserij met andere activiteiten, zoals de binnenvaart of werk in de visindustrie. Net als bij het keuterbestaan van kleine boeren lag armoede constant op de loer. In de tweede helft van de negentiende eeuw werd de groeiende vissersvloot steeds vaker geëxploiteerd door reders, die zich toedegen op de export van vis. In het kielzog van de groeiende visserij groeide ook de visverwerkende en aan de visserij gerelateerde industrie. Aanvankelijk werd de vis verhandeld op vismarkten; later gebeurde dat op visafslagen. Veel vis werd vervolgens gedroogd, gezouten of gerookt. Ook toeleverende bedrijven speelden een belangrijke rol in de visserij-economie, zoals zeil- en nettenmakerijen, touwslagers, sloopmederijen en sloopswerven. In sommige Zuiderzeestadjes, zoals Elburg, was de aanverwante industrie zelfs belangrijker dan de visserij zelf.

De groei van de visserij tussen 1850 en 1900 heeft in de huidige Zuiderzeeplaatsen zijn sporen nagelaten in de vorm van

gebouwd erfgoed. Dat er in deze periode ook veel armoede was, is te zien aan de kenmerkende kleine vissershuisjes die in alle Zuiderzeeplaatsen zijn te vinden. Het visserijverleden wijkt wat dat betreft af van het handelsverleden, dat tot uiting komt in rijke VOC-kamers, voorname huizen en grote pakhuizen. Daarnaast hebben visserij- en handelsverleden ook gemeenschappelijk gebouwd erfgoed opgeleverd, zoals havens, smederijen, rokerijen, sloopswerven en touwslagerijen. Specifiek voor de visserij zijn de vispoorten, visafslagen en rokerijen. Veel Zuiderzeesteden gebruiken dit Zuiderzeeverleden tegenwoordig in hun toeristische marketing.

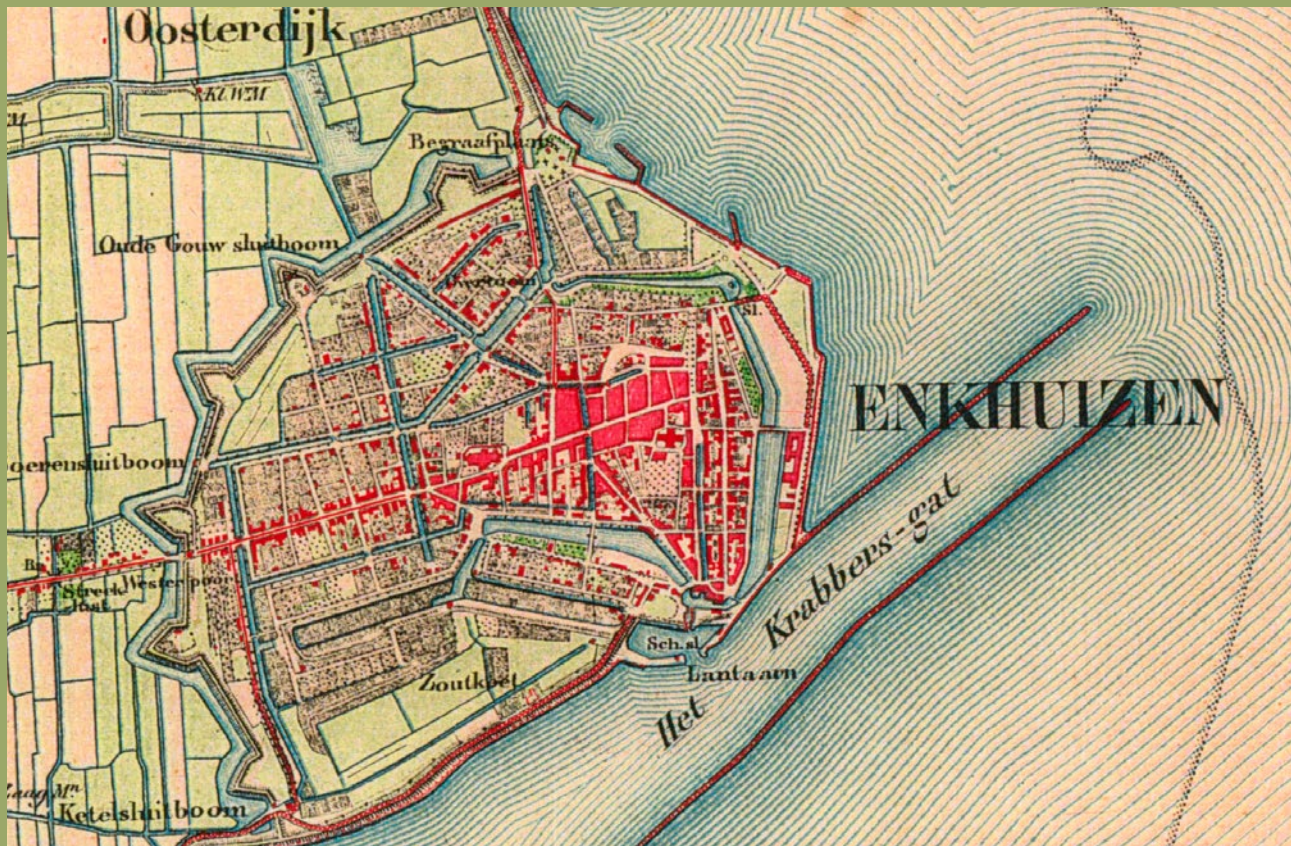
Na 1900 nam het belang van de Zuiderzeevervisserij af. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 stopte een groot aantal vissers. Alleen Urk wist een grote vissersvloot te behouden.

### De krimp van Enkhuizen

In Enkhuizen was de krimp van het aantal inwoners vermoedelijk het sterkst. Na de glorie tijd rond 1650 liep het inwoneraantal van zo'n 21.000 terug tot minder dan 5000 in 1840. Enkhuizen werd niet alleen getroffen door stagnerende handel, maar ook door het instorten van de haringvisserij. In verschillende krimpende steden stelden stadsbesturen regels op voor het slopen van huizen, waarbij zij ook aandacht hadden voor het voorkomen van 'ontciering' van hun steden. Het resultaat van de (gecontroleerde) krimp – en het ontbreken van een economische motor – was dat veel Zuiderzeestadjes hun rijke historische karakter hebben behouden.



Enkhuizen in 1652 (links) en 1877 (rechts)





*Vissershaven Laaxum ('de kleinste haven van Europa').*

### Laaxum, 'de kleinste haven van Europa'

Rond 1900 kreeg de groeiende groep Zuiderzeevissers uit de zuidwesthoek van Friesland steeds meer behoefte aan een vluchthaven ten zuidoosten van Stavoren. Bij stormachtige westenwind was het bijna onmogelijk om de haven bij Stavoren te bereiken; de haven van Lemmer lag te ver weg. In 1912 werd daarom de vluchthaven van Laaxum aangelegd. Na de afsluiting van de Zuiderzee deed het haventje alleen nog dienst als thuishaven voor een handjevol Laaxumer vissers die overgingen op paling en baars. In 1998 werd de vissershaven gerestaureerd.

### Regionale verschillen

Veel Zuiderzeestadjes hebben zowel een handels- als een visserijverleden, maar met verschillende bloeiperodes, specialisaties en tradities. Die verscheidenheid komt tot uiting in cultuurverschillen en bijvoorbeeld een grote variatie aan regio-specifieke (vissers)schepen. De wijze van vissen, de omstandigheden in het vaargebied en de traditie in de plaatselijke scheepsbouw bepaalden het uiterlijk van de schuiten. Zelfs aan de breiwijze van een trui kon de herkomst van een (verdrongen) visser worden afgelezen. Sommigen steden specialiseerden zich in bepaalde vormen van visserij. Zo stonden Kampen en Vollenhove lange tijd bekend om hun zalm- en steurvisserij en Enkhuzen rond 1600 vanwege de haringvisserij.

Ook vanuit historisch oogpunt is de diversiteit in het Zuiderzeegebied groot. Misschien is Urk daarvan het meest verrassende voorbeeld. Tegenwoordig staat het bekend als vissersgemeenschap bij uitstek. Maar aanvankelijk was Urk een eiland dat vooral leefde van de landbouw. Pas toen het eiland steeds verder afkalfde, richtte de bevolking zich op de visserij; rond 1800 was het inderdaad een vissersgemeenschap geworden.

Ook in Elburg, dat zich tegenwoordig profileert als vissersstad, was de visserij – met drie vissersschepen – in de achttiende eeuw nauwelijks van belang. Aan het begin van de twintigste eeuw was de

vissersvloot gegroeid tot meer dan zeventig schepen. Volendam is een ander typisch voorbeeld, omdat het als een van de weinige Zuiderzeeplaatsen nagenoeg geen handelsverleden heeft. Ten slotte hebben ook Genemuiden en Blokzijl een afwijkend karakter. Vanaf de zestiende eeuw werden in de drassige kuststrook van de Zuiderzee biezen geteeld. Biezen werden gebruikt voor de productie van matten. Vooral in Genemuiden en Blokzijl ontwikkelde deze bedrijfstak zich sterk. In 1881 telde Blokzijl ca. 65 mattenschippers, en rond 1900 bedroeg het biezenareaal zo'n 500 ha. Nog altijd kent Genemuiden een internationale tapijthandel met grote bedrijfsgebouwen. Tegenwoordig doen biezen producten dienst bij landaanwinning, de aanleg van natuurlijke oevers en waterzuivering.

## ***4. Van Zuiderzee naar IJsselmeer***

*Ingenieurskunst en maakbaar land*

## 4. Van Zuiderzee naar IJsselmeer

### Ingenieurskunst en maakbaar land

Na de watersnoodramp van 1916, waarbij grote delen van het Zuiderzeegebied overstromden, werden de Zuiderzeewerken voortvarend ter hand genomen. Hoewel de aanleg van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voortbouwde op een lange Nederlandse traditie van waterbeheersing, waren het ambitieniveau, de schaal en de aanpak van de Zuiderzeewerken uniek, ook internationaal. De IJsselmeerpolders werden het icoon van de maakbare samenleving. Aanvankelijk waren ze bedoeld om geheel te worden ingericht als landbouwgrond. Maar in de loop van de tijd bood het nieuwe land steeds weer ruimte voor vernieuwing, zoals bleek bij de creatie van publieke recreatieterrinen en nieuwe woonlocaties in de jaren zestig en zeventig, en de totstandkoming van nieuwe natuur en een nieuwe metro-pool vanaf de jaren tachtig.

#### Oude plannen voor nieuw land

Nederland kent een lange traditie van planmatig uitgevoerde droogmakerijen, zoals de Beemster en de Haarlemmermeer. Al in de zeventiende eeuw waren er plannen om de Zuiderzee (inclusief de Waddenzee) af te dammen en in te polderen. Technisch was dat lange tijd evenwel onmogelijk.

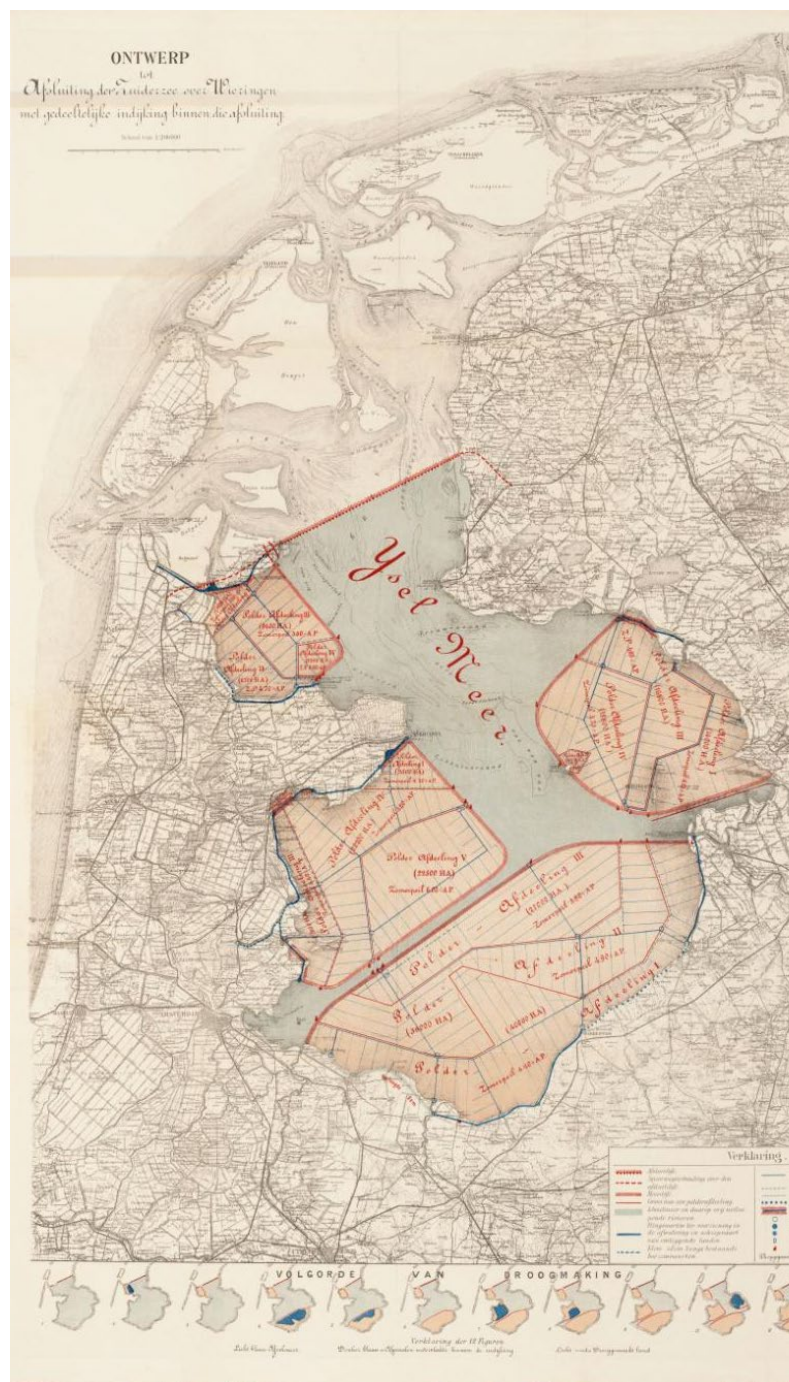
In de loop van de negentiende eeuw werd de discussie over de drooglegging van de Zuiderzee nieuw leven ingeblazen. Mede door de verzanding van de Zuiderzee en de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal (en later het Noordzeekanaal) was de betekenis van de Zuiderzee als internationale handelsroute sterk afgenomen. De introductie van de stoommachine en de technologische ontwikkelingen maakten grootschalige inpoldering technisch mogelijk.

In 1848 werden eerste plannen gepresenteerd. Groeiende bevolking en de behoefte aan landbouwgrond waren belangrijke argumenten. Bovendien zou het project de kwetsbare kust van de Zuiderzee met ruim 250 km inkorten en zo de kans op overstromingen terugdringen. De watersnood van 1825 had onder meer in het Zuiderzeegebied tot grote schade en vele doden geleid.

De eerste plannen haalden het niet, maar het idee van drooglegging kreeg een nieuwe impuls toen in 1886 de Zuiderzeevereniging werd opgericht. Belangrijk lid, en later voorzitter, was ingenieur Cornelis Lely. In 1891 presenteerde hij zijn plan voor afsluiting van de Zuiderzee, inclusief gedeeltelijke drooglegging.

Aanvankelijk bestonden ook tegen dit plan veel bedenkingen en protesten, onder meer van vissers die vreesden voor hun broodwinning. De watersnoodramp van 1916, waarbij grote delen van het Zuiderzeegebied overstromden, bracht de plannen in een stroomversnelling. Twee jaar na de watersnoodramp wist Lely, die inmiddels voor de derde keer minister van Waterstaat was, de Zuiderzeewet door de Tweede en Eerste Kamer te loodsen. Deze wet betekende dat zijn plan van 1891 grotendeels zou worden uitgevoerd. Volgens dat plan zou de Zuiderzee tussen Noord-Holland en Friesland worden afgesloten met een dam, de Afsluitdijk. Ongeveer de helft van het afgesloten gebied zou worden inge-

polderd. De nieuwe polders waren gepland op plaatsen waar de bodem uit vruchtbare klei bestond; de zandgronden werden grotendeels ongemeoid gelaten.



Het ontwerp van Cornelis Lely uit 1891 voor de afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee. De Zuiderzeewerken zijn op hoofdlijnen volgens dit plan uitgevoerd, al zijn er in de loop van de tijd ook de nodige aanpassingen geweest. Zo koos men voor de Afsluitdijk een iets ander tracé en kreeg Flevoland een randmeer, dat de polder scheidde van het oude vasteland. Alleen de Markerwaard is nooit gerealiseerd.

### Voortvarende uitvoering

De uitvoering van Lely's plan werd voortvarend ter hand genomen. Al in 1920 begon de aanleg van de Amsteldiepdiijk, die Wieringen verbond met het vasteland van Noord-Holland. Het leverde waardevolle informatie op voor de aanleg van de Afsluitdijk tussen Wieringen en Cornwerd. In 1927 begon de aanleg van de Afsluitdijk zelf; vijf jaar later werd het laatste gat gedicht. De aanleg van de Afsluitdijk en de inpoldering van de binnenzee behoorden in die tijd tot de grootste waterbouwkundige werken die ooit waren uitgevoerd. Nederland verwierf er internationale faam mee. De inpoldering van de voormalige binnenzee verliep planmatig en volgde de wijzers van de klok. Na ervaring te hebben opgedaan met een kleine proefpolder bij Andijk (1927), werd in 1930 de Wieringermeer drooggelegd. Vanwege de grote behoefte aan landbouwgrond gebeurde dat versneld, nog vóór de aanleg van de Afsluitdijk. Feitelijk zijn de proefpolder en de Wieringermeer Zuiderzeepolders.

De eerste IJsselmeerpolder was de Noordoostpolder, die ook de eilanden Urk en Schokland omvatte. Het gebied werd tussen 1937 en 1942 ingepolderd. Tussen 1950 en 1957 volgde Oostelijk Flevoland en in 1968 kwam Zuidelijk Flevoland gereed. Het laatste uitgevoerde onderdeel van het plan van Lely was de aanleg van de Houtribdijk, in 1975, tussen Lelystad en Enkhuizen. Hij vormde deel van het plan om het Markermeer droog te malen, maar in 2003 besloot de regering definitief de Markerwaard niet aan te leggen. Ecologische, milieutechnische en waterhuishoudkundige overwegingen speelden daarbij een rol.

De afsluiting van de Zuiderzee had grote ecologische gevolgen. Binnen twee jaar was de voormalige zoute binnenzee bijna volledig verzoet, met grote gevolgen voor zowel flora als fauna. Ook de getijdenwerking verdween. Zandplaten en ondieptes die voorheen afwisselend onder water stonden en droogvielen, kregen te maken met veel minder sterke dynamiek. Haring, bot en ansjovis maakten plaats voor zoetwatervissen. Omstreeks 1939 was een nieuw biologisch evenwicht ontstaan. Het belang van de visserij nam sterk af (zie verder hoofdstuk 3).

De Zuiderzeewerken hebben hun belofte ingelost. De polders hebben inderdaad een grote rol gespeeld in de opvoering van de Nederlandse landbouwproductie en in de wederopbouw van ons land. Ook heeft de Afsluitdijk het oude Zuiderzeegebied – en de nieuwe polders – behoed voor watersnood, zelfs in 1953. De laatste grote overstroming, die van 1916, is inmiddels meer dan een eeuw geleden. Het landschap van de IJsselmeerpolders kent – anders dan dat van de oude Zuiderzeekust – dan ook geen 'littkens van de strijd tegen het water' (met uitzondering van de doorgestoken dijk van de Wieringermeer, aan het einde van de Tweede Wereldoorlog).

### Icoon van de maakbare samenleving

Het ontwerp en de aanleg van de Zuiderzeewerken vormden een rigoureuze breuk met het verleden. Cruciaal daarbij was dat



*De Noordoostpolder opgebouwd volgens de centraleplaatsentheorie van Walter Christaller.*

### Avantgardistische ontwerpen

Voor het ontwerp van het agrarische productielandschap, de dorpen, de erven en de boerderijen werden avantgardistische stedenbouwkundigen en architecten aangetrokken. Onder hen waren Marinus Jan Granpré Molière (die naam had gemaakt met het ontwerp van het Rotterdamse tuindorp Vreewijk) en Cornelis van Eesteren (die had meegetekend aan de Amsterdamse tuinsteden).

Van Eesterens landschapsplan voor de Noordoostpolder was deels gebaseerd op de 'centraleplaatsentheorie' van de Duitse sociaalgeograaf Walter Christaller. Rond de centraal gelegen stad Emmeloord werd een kring van dorpen gepland die op fietsafstand lagen, 'het vervoermiddel van de toekomst'. Deze hiërarchie werd benadrukt door de Poldertoren, die boven de bebouwing van Emmeloord uitstak en in de wijde omgeving zichtbaar was. Voor het ontwerp van het modeldorp Nagele werden twee architectencollectieven ingeschakeld, met toonaangevende namen als Gerrit Rietveld, Mien Ruys en Aldo van Eijk.

ontwerp en uitvoering van de werken centraal werden geleid. De drooglegging van de Haarlemmermeer (1852) had geleid tot aanzienlijke problemen, onder meer rond infrastructuur en armoede. Daarom werd in 1918 besloten dat de nieuwe polders onder verantwoordelijkheid van het Rijk moesten worden ingericht. De Dienst der Zuiderzeewerken werd verantwoordelijk voor de waterbouwkundige werken, terwijl de inrichting van de polders werd toevertrouwd aan de Directie van de Wieringermeer (later overgegaan naar de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders). Die centrale aanpak is terug te zien in de kustlijn en de inrichting van de IJsselmeerpolders: rechtlijnig, robuust, rationeel en modern. Het vormde een ruimtelijk contrast met de kronkelige inrichting en kustlijn van het oude land, dat juist de optelsom was van talloze lokale en regionale initiatieven en de (deels verloren) strijd tegen het water.

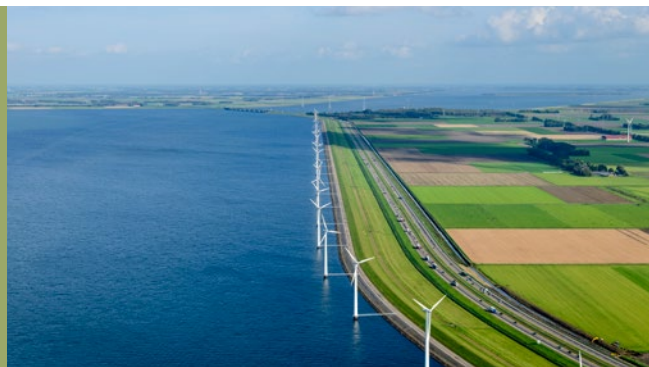
De inrichting van de nieuwe polders was veel meer dan alleen een (cultuur)technische opgave: het ging om de complete inrichting van het nieuwe land, inclusief nieuwe agrarische bedrijven, nieuwe dorpen, nieuwe (maatschappelijke) voorzieningen én nieuwe inwoners. Kortom om het ontwerp van een compleet nieuwe agrarische maatschappij. Niets werd aan het toeval overgelaten. Boeren uit heel Nederland konden zich inschrijven voor een boerderij in de polder, maar alleen de beste boeren kwamen in aanmerking. Samen moesten zij een afspiegeling vormen van de verzuilde Nederlandse samenleving.



### Windturbines

Dankzij hun ligging aan open water, hun rationele indeling, hun geringe bevolking en hun traditie van vernieuwing, zijn de IJsselmeerpolders heel geschikt voor de opwekking van windenergie. De provincie Flevoland produceert tegenwoordig dan ook veruit de meeste windenergie in Nederland. Ook op het IJsselmeer zelf wordt windenergie opgewekt. Bekeken wordt of de Afsluitdijk een generator voor blauwe energie kan worden.

*Windturbines langs de IJsselmeerkust van de Flevopolder.*



De sociale en ruimtelijke inrichting van het nieuwe land zijn uniek voor Nederland en zelfs voor Europa. Ze zijn het toonbeeld van de toen heersende opvatting over de maakbare samenleving en daarmee karakteristiek voor deze periode.

### Verschuivende idealen en nieuwe opgaven

Bij de inrichting van de Wieringermeer en de Noordoostpolder stond 'nooit meer honger' voorop. Dit verklaart waarom deze twee oudste inpolderingen voor vrijwel honderd procent werden ingericht voor akkerbouw en veeteelt. Het leverde een regelmatig en rationeel verkaveld landschap op, met gestandaardiseerde (prefab)boerderijen, een uniforme inrichting van de erven, en op regelmatige afstanden een dorp. De polders werden een voorbeeld voor de ruilverkavelingen, die vanaf de jaren vijftig op veel plekken het landbouwlandschap ingrijpend zouden rationaliseren. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen in Nederland – voor het eerst sinds de middeleeuwen – weer nieuwe nederzettingen tot ontwikkeling. In de Wieringermeer en de Noordoostpolder waren dat in eerste instantie dorpen, die vooral waren gericht op de landbouweconomie.

In Oostelijk Flevoland werd aanvankelijk voor een vergelijkbare opzet gekozen. Het idee van centrale sturing door het Rijk en een maakbare samenleving bleef gehandhaafd, maar de inrichting van het nieuwe land werd flexibeler. Er kwam meer ruimte voor veranderende behoeften en nieuwe inzichten. Zo werd al snel duidelijk dat ook een meer stedelijke invulling nodig was. Lelystad werd ontworpen als een centraal gelegen, middelgrote nieuwe stad. Ook werd – met name aan de zuidkant, tegen het randmeer aan – geïnvesteerd in publieke recreatieve voorzieningen.

Bij de inrichting van Zuidelijk Flevoland, vanaf 1968, kwam de stedelijke opgave steeds meer centraal te staan. Voorop stond dat er een nieuwe stad moest komen, die kon voorzien in de woningbehoefte van Amsterdam en het Gooi. Deze nieuwe stad, Almere, werd aangewezen als groeikern en werd in zeer korte tijd een van de grote steden van Nederland.

Vernieuwende en experimentele uitbreidingsplannen en ontwikkelstrategieën konden in Almere in praktijk worden gebracht. Begin jaren tachtig kwam er bijvoorbeeld een nieuwe wijk voor experimentele woningen. In het afgelopen decennium deden nieuwe concepten als het 'Wilde Wonen' hun intrede, die voortkwamen uit

pleidooien voor verdergaande liberalisering van de woningbouw. Ook veranderden de inzichten over de positie van de polders ten opzichte van het oude land. De Wieringermeer en de Noordoostpolder waren nog pal tegen het oude land aan gelegd, zonder randmeer. Vanuit waterstaatkundig oogpunt, maar ook om recreatieve ontwikkeling mogelijk te maken, kregen de Flevopolders wel een randmeer.

### Nieuwe natuur

Een deel van de nieuw aangelegde Flevopolder was in eerste instantie bestemd voor industrie. Het kon evenwel niet goed worden drooggemalen en bleef drassig. In dit gebied liet men de natuur zijn gang gaan. Zo ontstond een afwisselend slikken- en plassenlandschap met moerasvegetatie: de Oostvaardersplassen. Het bleek een aantrekkelijke biotoop voor veel vogelsoorten. In 1975 kreeg het definitief de status van natuurgebied.

In een polder die was bedoeld voor landbouw en wonen, was dat op zijn minst een verrassende wending. Maar voor ecologen kreeg het gebied al snel een voorbeeldfunctie. Door natuurlijke processen hun gang te laten gaan, maakte men, zelfs in het dichtbevolkte Nederland, een type wildernisnatuur mogelijk dat niet voor mogelijk was gehouden. Het idee van doelgerichte natuurontwikkeling was geboren. In 1989 werd het als centraal concept opgenomen in het eerste Natuurbeleidsplan.

In dezelfde periode kwam er steeds meer kritiek op de (verwachte) ecologische gevolgen van de inpoldering van de laatste IJsselmeerpolder, de Markerwaard. Ook de afnemende behoefte aan landbouwgrond en de toenemende behoefte aan waterrecreatie en zoetwatervoorziening speelden hier een rol in. Uiteindelijk besloot de regering in 2003 definitief de Markerwaard niet aan te leggen.

Het IJsselmeerproject kan worden gezien als een poging om een ideale samenleving te scheppen. Het bood steeds opnieuw ruimte aan nieuwe maatschappelijk denkbeelden en functies, van landbouw en recreatie tot woningbouw en nieuwe natuur.

In 2016 werd besloten tot de aanleg van de Marker Wadden, een groep natuureilanden in het Markermeer. Het is – bijna een eeuw na de start – in zekere zin het sluitstuk van de Zuiderzeewerken. Het maakt de veranderende maatschappelijke opvattingen over de inrichting van ons land duidelijk zichtbaar.

## **5. *Transformatie en traditie***

*Het IJsselmeergebied en de Zuiderzeecultuur in de twintigste eeuw*

## 5. Transformatie en traditie

### *Het IJsselmeergebied en de Zuiderzeecultuur in de twintigste eeuw*

**Met de aanleg van de Afsluitdijk en de inrichting van het nieuwe land is de economie van de Zuiderzee ingrijpend veranderd. De oorspronkelijke economische motoren van het Zuiderzegebied – handel, visserij en aanpalende industrieën – maakten vrijwel overal plaats voor dienstverlening en toerisme. Terwijl in het nieuwe agrarische polderland vooruitgang en moderniteit het adagium vormden, greep de nieuwe economische motor van het Zuiderzegebied – het toerisme – juist steeds sterker terug op verdwenen Zuiderzeecultuur.**

#### **Aanleg van de Afsluitdijk: verdere krimp van de historische Zuiderzee-economie**

De afsluiting van de Zuiderzee in 1932 had forse gevolgen voor de historische Zuiderzee-economie. Vooral de visserij en de aanpalende industrie werden getroffen. Voor de internationale handelsvaart had de afsluiting van de Zuiderzee veel minder gevolgen. Het belang daarvan was rond 1900 immers niet groot meer.

Overigens hadden ook de visserij en aanverwante bedrijfstakken al eerder te kampen met krimp. Maar de teruggang als gevolg van de voltooiing van de Afsluitdijk was veel ingrijpender. Het IJsselmeer werd in betrekkelijk korte tijd zoet. Belangrijke soorten als haring, ansjovis, bot en ook garnaal verdwenen daardoor. Om de vissers tegemoet te komen riep de regering in al 1925 de Zuiderzeesteunwet in het leven. Vissers die zich lieten uitkopen, kregen voorrang bij het aanvaarden van een rijksbetrekking. Een groot deel van de vissers stopte dan ook. Op veel plekken investeerde het Rijk in nieuwe industrieën voor 'uitgetreden' vissers. Zo werden in Spakenburg een knopen- en een schoenenfabriek gebouwd. Ook subsidieerde het Rijk omscholing en verschaftte het krediet bij het opzetten van een nieuw bedrijf. De Spakenburgse bakkerij Het Stoepje, die tegenwoordig op veel weekmarkten staat, is een voorbeeld van zo'n nieuwe activiteit. Veel vissers hielden echter vast aan hun oude beroep en protes-

teerden tegen de plannen. Zo lieten Elburgse vissers, die door de naderende inpolderingsplannen geen toekomst meer zagen, in de jaren dertig uit protest vier bidders afzinken bij het havenhoofd van Elburg.

Toch betekende de afsluiting van de Zuiderzee niet overal het einde van de visserij en van de aanpalende bedrijvigheid. Met name de Urker vissers wisten hun visgronden met succes naar de Noordzee te verleggen. Sinds het eind van de jaren zeventig zijn de kotters zo groot, dat ze de haven van Urk niet meer kunnen aandoen. Tegenwoordig wordt de vis per vrachtwagen uit zeehavens als IJmuiden, Harlingen en Delfzijl aangevoerd om op Urk te worden verhandeld. Rond de visafslag, de grootste van Nederland, is een enorme visverwerkende industrie ontstaan.

Ook buiten Urk kon de commerciële visserij op enkele plekken nog blijven bestaan, zoals in Volendam. Makkum kon zich nog enige tijd op de Waddenvisserij richten. Elders legde de visindustrie zich toe op de handel in nieuwe zoetwatersoorten, zoals paling en snoekbaars. Met name de palingvisserij en -rokerij groeiden aanvankelijk sterk. In 1970 werd de palingvisserij echter aan banden gelegd.

#### **Opkomst van het toerisme: de aantrekkingskracht van de Zuiderzeecultuur**

In de loop van de negentiende eeuw ontwikkelde zich overal in Europa onder schrijvers, schilders en welgestelden een romantische voorkeur voor het onbedorven boeren- en vissersleven. Reizen kwam in de mode. Het nieuwe weg- en spoor netwerk bracht de schoonheid van de ongerepte natuur en de gezonde buitenlucht binnen handbereik.

Net als andere 'ongerepte' plekken in Nederland – zoals de Veluwe en de Noordzeekust – werden delen van de Zuiderzee een

*Haventaafreel van Jos Lussenburg, een van de beroemde 'Zuiderzeeschilders'.*



geliefde bestemming. Zo beschreef de Fransman Henry Havard in zijn boek *La Hollande pittoresque: voyage aux villes mortes du Zuiderzée* (het pittoreske Holland: reis naar de dode steden van de Zuiderzee) de indrukken die hij tijdens zijn zeiltocht in 1873 had opgedaan. In de jaren 1880 en 1890 trokken schilders naar de Zuiderzee, waar ze en plein air het eenvoudige vissersleven vastlegden. Volendam en Spakenburg-Bunschoten werden gewilde schildersdorpen. De klederdracht, het eenvoudige vissersleven, de schepen en de zee waren geliefde onderwerpen. In het kielzog van de schilders kwamen ook de eerste toeristen.

### Hindelooper pronkkamers

De vermaarde Hindelooper pronkkamers staan zowel voor de Zuiderzeecultuur als voor de latere exploitatie van die cultuur. De huisinrichting is een bijzonder mengsel van Friese, Hollandse en exotische origine, met voorwerpen uit alle uithoeken van de wereld. Omstreeks 1878 bestonden deze kamers al niet meer: de schipperscultuur was uit Hindeloopen verdwenen doordat de handel was ingezakt. Het Fries Genootschap besloot een kamer te reconstrueren op basis van restanten en herinneringen. De demontabele kamer werd als voorbeeld van Nederlandse streekcultuur tentoongesteld op de Wereldtentoonstelling van Parijs. Vanwege het succes werden ook in andere steden kamers tentoongesteld: in Hindeloopen (1881), Amsterdam (1883), Düsseldorf (1885), Dordrecht (1896), Berlijn (1898), Nürnberg (1902) en Arnhem (1919). De 'originale' Hindelooper kamer staat nu in het Fries Museum. Daar kan het publiek nu ook de buitenkanten van het bouw pakket zien. De kamer in het Museum Hindeloopen werd in 1885 gemaakt voor de expositie in Düsseldorf.

*De Hindeloopen pronkkamer in het Fries Museum.*



*Art Hotel Spaander in Volendam.*

### Zuiderzeecultuur

De aantrekkingskracht van de Zuiderzee had niet alleen te maken met de zeggingskracht van het landschap, maar ook met de 'Zuiderzeecultuur'. Eenduidig was die cultuur allerm minst, want elk stadje had zijn eigen karakter, met bijvoorbeeld een eigen dialect, klederdracht, mentaliteit en keuken. Toch waren er 'familiekenmerken', die wellicht te maken hadden met de vaak geïsoleerde ligging van de stadjes ten opzichte van het achterland. Veel Zuiderzeestadjes hadden een eigen economie ontwikkeld, waarin handel, visserij en scheepvaart veel belangrijker waren dan in het achterland. Deze plaatsen waren veelal georiënteerd op het water; scheepvaart, visserij en ook de constante dreiging van het water gaven de samenleving en de economie een zeker 'eilandkarakter'. Open naar de wereld, maar als gemeenschap gesloten naar het achterland.

Mogelijk speelde ook de hechtheid van de geloofsgemeenschap een rol in het vasthouden van de eigen, lokale identiteit – of was die daar juist het gevolg van. Ook hier waren de regionale verschillen groot. De zuidoostelijke rand van de oude Zuiderzeekust, tussen grofweg Spakenburg en Zwartsluis, wordt nog steeds tot de Bijbelgordel gerekend, waar het bevindelijk gereformeerde geloof sterk vertegenwoordigd is, net als op Urk. Volendam vormt een katholiek geloofseiland in een overwegend protestantse omgeving. Aan de Friese kust had het doopsgezinde geloof juist een stevige voet aan de grond gekregen.

Het eigen karakter van de Zuiderzeestadjes, met hun klederdrachten, het eenvoudige leven, de zee en vaak ook de oude luister van de Gouden Eeuw, werd aan het eind van de negentiende eeuw een toeristische trekpleister. Hotels en pensions profiteerden van het groeiende aantal bezoekers. Vooral in plaatsen als Volendam en Marken, die vanaf Amsterdam gemakkelijk bereikbaar werden door de komst van de Waterlandse Tram, slaagde men erin de culturele eigenheid toeristisch te exploiteren. De in klederdracht gestoken ondernemers verdienden goed aan de meestal welgestelde bezoekers. Vermaard was ook het Volendamse Hotel Spaander, dat eind negentiende eeuw was geopend om er een internationale kunstenaarskolonie te stichten. Het hotel staat tegenwoordig bekend als Art-Hotel Spaander.



Zeebad Harderwijk, hier op een foto uit omstreeks 1900, groeide in de loop van de twintigste eeuw uit tot een belangrijke toeristische trekpleister. Aanvankelijk was dat vooral een gevolg van de opening van een veerverbinding voor dagjesmensen uit Amsterdam. In 1954 werd naast het Zeebad een robbeaquarium geopend, dat later overging in het Dolfinarium. Het was het startschot voor de forse groei van het toerisme in Harderwijk.

Ook de Zuiderzeewerken zélf werden steeds meer een toeristische trekpleister. In 1933 werd de Afsluitdijk opengesteld voor autoverkeer. De oorspronkelijke eenbaansweg werd tussen 1969 en 1975 verdubbeld. Tegenwoordig trekt de Afsluitdijk jaarlijks zo'n 300.000 (internationale) toeristen, ongeveer evenveel als Paleis Het Loo.

### Pleziervaart, jachthavens en jachtwerven

Ook de pleziervaart ontwikkelde zich in de tweede helft van de twintigste eeuw sterk. De opkomst van de pleziervaart betekende een nieuwe toekomst voor enkele oude scheepswerven, die zich gingen toeleggen op de bouw van luxejachten.

Bijna alle historische Zuiderzeesteden kregen een nieuwe jachthaven, terwijl de oude havens ligplaatsen boden voor historische schepen. De vaak houten schepen dragen bij aan de historische sfeer van de oude Zuiderzeestadjes.

Het Zuiderzeeverleden en de typische Zuiderzeecultuur werden in de loop van de twintigste eeuw steeds belangrijker voor de toeristische marketing van de voormalige Zuiderzeesteden. In het toeristenseizoen zijn de havens overvol met mensen die een glimp willen opvangen van 'de tijden van weleer'. Hoewel er in vissersdorpen als Volendam, Marken en Urk ongetwijfeld mensen zijn voor wie klederdracht een serieuze aangelegenheid is, zijn ze voor de toeristische industrie onderdeel geworden van een decor. Veel buitenlandse bezoekers zullen beseffen dat klompen, wijde zwarte broeken en aardewerken pijpen niet representatief zijn voor de huidige cultuur in Nederland. Ook in de bebouwing vervaagt soms de grens tussen authentiek en namaak. Ter herinnering aan de vervlogen tijden worden sommige verdwenen objecten gereconstrueerd, zoals de visafslag in Harderwijk en de botterwerf in Elburg. Of er vindt historiserende nieuwbouw plaats, zoals bij de jachthaven van Huizen.

### Van strandbaden en openluchtcampings naar groei van het toerisme

Aan het begin van de twintigste eeuw werd de gezonde buitenrecreatie toegankelijk voor bredere lagen van de bevolking. Vooral in de tweede helft van de twintigste eeuw kwam het toerisme in een stroomversnelling, dankzij de groeiende welvaart, de introductie van de vrije zaterdag en de opkomst van de auto. Op veel plekken in het IJsselmeergebied werd toerisme een belangrijke nieuwe economische bedrijfstak. Overal langs de oude Zuiderzeekust ontstonden campings, recreatieparken en opgespoten stranden. Na de aanleg van de Afsluitdijk werden de nieuwe parken vaak buitendijks aangelegd (zoals bij de Makkumerwaard); het waterpeil was gezakt en de kans op overstroming was aanzienlijk vermindert. Bovendien waren de buitendijkse gronden relatief goedkoop en lagen ze ideaal voor de recreatie.

Tegenwoordig zijn er op talloze plaatsen zandstranden, beach resorts en festivals. Ook fietsen, wandelen en het bezoek van historische Zuiderzeestadjes hebben een hoge vlucht genomen. Het 'ronde IJsselmeer' is voor wielrenners, toerfietsers én wandelaars een begrip, eventueel met een inkorting via de boot Enkhuizen-Stavoren.

In de nieuw ontgonnen IJsselmeerpolders was er aanvankelijk nauwelijks aandacht voor recreatie. Er waren geen havens, en de dorpen lagen afgekeerd van het water. Pas bij de inrichting van Oostelijk Flevoland, in de jaren zestig, groeide het belang van de recreatie. De dorpsbossen, die de overgang vormden tussen het open polderlandschap en de bebouwde kom, kregen recreatieve voorzieningen. Zo werd in Biddinghuizen een pretpark met een groot festivalterrein aangelegd. De oever van het randmeer ten zuiden van de Flevopolder werd overwegend ingericht als openbaar recreatiegebied met strandjes, recreatiehavens en opgaand groen. Er kwamen campings en bungalowparken. Ook aan de overkant van de randmeren, op het oude land, kwam de kust- en waterrecreatie sterk tot ontwikkeling.

*Al bijna een eeuw laten toeristen zich bij hun bezoek aan Volendam fotograferen in Volendamse klederdracht.*



*Deel 2*  
*Ruimtelijke karakteristieken*

## Deel 2

# Ruimtelijke karakteristieken

Dit deel geeft een overzicht van de ruimtelijke karakteristieken die de weerslag vormen van de maatschappelijk, economische en landschappelijke ontwikkelingen die in deel 1 zijn beschreven. Het gaat daarbij om karakteristieken die nog steeds in het landschap en de steden aanwezig zijn en die kunnen worden benut bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De karakteristieken volgen de hoofdlijnen en thema's uit deel 1:

### 1 Aardkundige ne archeologische schatkamer:

#### blik op het verdrongen geologische en (pre)historische verleden

- Prehistorische resten
- Historische resten
- Aardkundige resten
- Scheeps- en vliegtuigwrakken

### 2 De oude kustlandschappen van de Zuiderzee:

#### iconen van de strijd tegen en het leven met het water

- Grote watervlakte
- Dijken in vele gedaanten en functies
  - Kronkelige dijken
  - Water langs de dijk
  - Archeologie
- Natuurlijke kustlijn
  - Kliffen
  - Strandwal en achterland
  - Delta met opeenvolging van wateren, eilanden en dijken
- Land in zee: buitendijkse gronden
  - Buitengedijkt cultuurland
  - Landaanwinning
  - Na 1932 drooggevalen gronden
  - Het aanzien van buitendijkse gronden
- Binnendijkse Zuiderzeelandschappen
  - Landschapscontrast op de dijk
  - Boomloze en zeer open veengebieden
  - Kleigebieden in Friesland en West-Friesland
  - Waterlinies
  - Nationale landschappen
- Voormalige eilanden met een eigen karakter
  - Marken
  - Wieringen
  - Urk
  - Schokland
- Ontmoetingen tussen binnen- en buitenwater
  - Uitwaterende sluisen
  - Molens en gemalen
  - Beekmondingen door de strandwal
- Gebouwd erfgoed langs de dijk

### 3 Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden: tastbaar handels- en visserijverleden

- Herkenbaar ontstaan aan het water
- Monumenten in de stad
- Varend erfgoed
- Culturele eigenheid

### 4 Ingenieurskunst en maakbaar land: de Zuiderzeewerken als icoon van vooruitgang en moderniteit

- Rationele Waterstaats- en ingenieurskunst
- Man-made land: nieuwe land, nieuwe steden, nieuwe natuur
- Opmerkelijke elementen
- Contrasten oud en nieuw land

# ***1. Aardkundige en archeologische schatkamer***

*Blik op het verdronken geologische en (pre)historische verleden*



# 1. Aardkundige en archeologische schatkamer

## Blik op het verdronken geologische en (pre)historische verleden

**Het IJsselmeer is meer dan een waterplas. In de bodem gaan verdronken landschappen schuil, compleet met resten van dorpen, skeletten en aardewerk, slotenpatronen en waterwerken.**

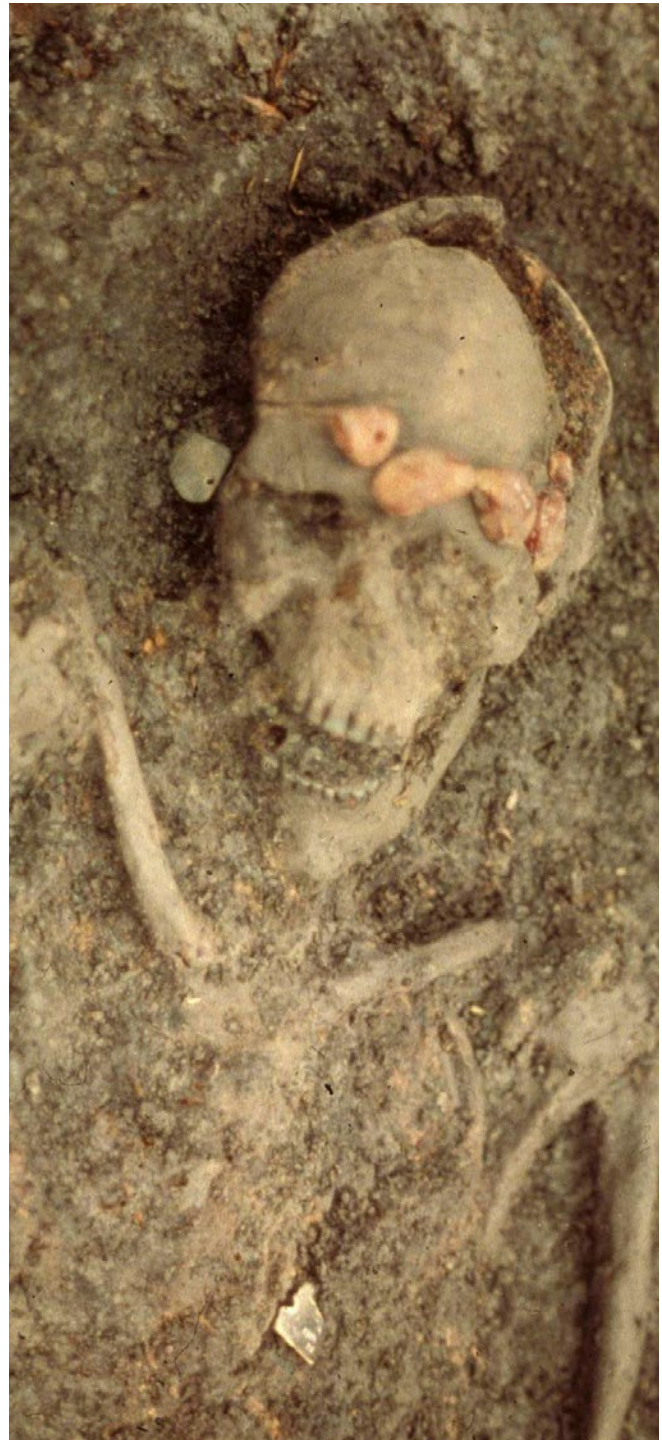
### Prehistorische resten

Uit de prehistorische periode dateren enkele woongebieden op zandgronden en op de oeverwallen van de Vecht, de IJssel en de Eem. Naarmate de zeespiegel steeg, werden deze woongebieden steeds natter. Uiteindelijk werden ze verlaten en raakten ze overdekt met veen of kleiafzettingen. De resten van verdronken culturen zijn daardoor goed geconserveerd. Vondsten als die van de Swifterbantman (zie afbeelding) in Oostelijk Flevoland zijn van groot belang geweest voor het begrip voor de vroegste landbouwculturen in Nederland.

In de bodem van het IJsselmeer en in de ondergrond van de polders zijn nog vele archeologische resten aanwezig. Waar ze te verwachten zijn, is afhankelijk van de vroegere geschiktheid voor bewoning en latere verstoringen.

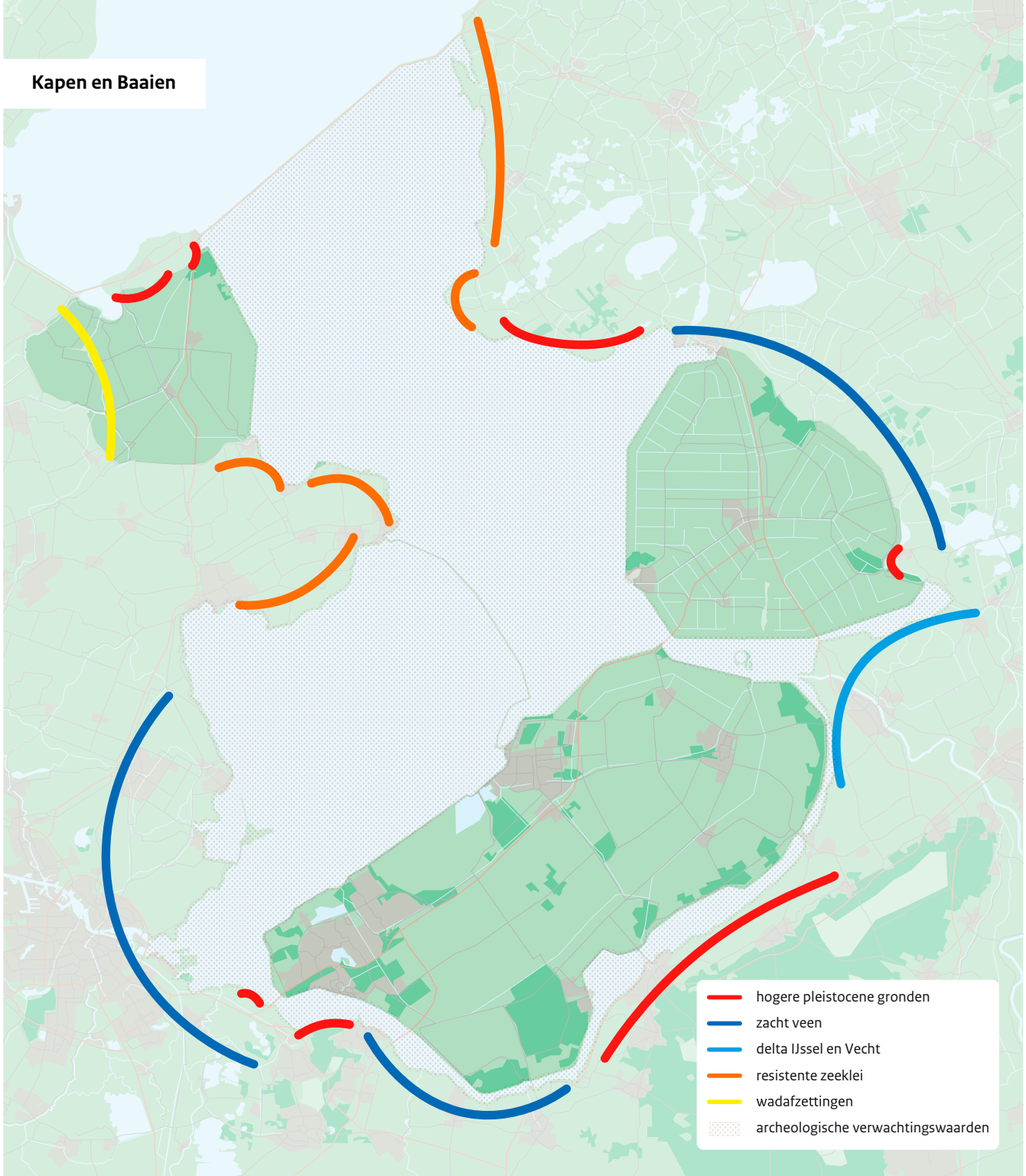
### Historische resten

Het veenmoeras dat de prehistorische woongebieden heeft afgedekt, werd vanaf de achtste eeuw ontgonnen en bewoond. Ook dit landschap werd in de loop der tijd minder bewoonbaar, doordat het veenoppervlak daalde en overstroomde of werd weggeslagen door de zich uitbreidende Zuiderzee. Onder water liggen nu restanten van nederzettingen, ontginningsstructuren, dijken en sluizen uit die tijd. Ook machtscentra als kloosters en kastelen verdwenen in de golven, waaronder de opeenvolgende burchten van Kuinre, kasteel Eem, Huys te Urck, Huis Bijssel en de Sint-Odulphusabdij bij Stavoren. De fundamenten van de oudste burcht van Kuinre zijn teruggevonden na drooglegging van de Noordoostpolder. Ze zijn tegenwoordig zichtbaar in het Kuinderbos.



*Uitgerekend in het jongste agrarische landschap van Nederland, in Flevoland, stuitte men bij inrichtingswerkzaamheden op resten van een van de vroegste landbouwculturen van Nederland. De skeletten, de dierenbotten en het aardewerk zijn 6000 jaar lang goed geconserveerd onder een metersdikke laag klei en veen. De oude cultuur is genoemd naar de vindplaats: de Swifterbantcultuur. Fysisch antropologe Maja d'Hollosy maakte een gezichtsreconstructie.*

## Kapen en Baaien



Frits Palmboom (Van Eesterenleerstoel, TU Delft) vermeldt in zijn tien gouden regels voor het IJsselmeergebied de kapen- en baaiestructuur. Die structuur is verklaarbaar uit vroegere menselijke activiteit en de aard van de aardkundige ondergrond. De uitbreiding van de Zuiderzee was het sterkst in gebieden met slappe veenbodems (donkerblauw); hier waren de dijken instabiel en week de kust sterk terug. Oranje gebieden zijn kapen. Hier bestaat de ondergrond uit zeeklei, die beter bestand was tegen afkalving. Daardoor bleef het landverlies beperkt en waren dijken stabiel. In de rode zones brachten natuurlijke hoogtes de uitbreiding tot staan. Aan de randen van het Gooi en Gaasterland ontstonden kliffen in de stuwwallen met zand- en keileemgronden (rood). Ook de eilanden Urk en Wieringen danken hun voortbestaan aan hoger gelegen keileemgronden. Aan de Veluwerand wierp de branding op de ondiepe zandondergrond een strandwal op, die als natuurlijke waterkering ging fungeren (rood). In de IJsseldelta (lichtblauw) was landaanwinst mogelijk doordat de IJssel en de Vecht hier, vooral na het jaar 1000, nieuw sediment aanvoerden. In de kop van Noord-Holland was aanvankelijk sprake van landverlies, maar voerde getijdenstromingen later zand aan. Daardoor ontstond een waddegebied, waarvan de kwelders konden worden bedijkt (geel). In het IJsselmeer en in de randmeren is op en onder de bodem een mogelijke archeologische verwachtingswaarde.

### Aardkundige resten

Het IJsselmeergebied is rijk aan aardkundige resten, die het verhaal van de vorming van de Zuiderzee vertellen. Dieptes, ondieptes en eilanden komen overeen met vroegere geulen, zandplaten en oude keileemopduikingen. Ook in de polders is dit reliëf herkenbaar, bijvoorbeeld in de vorm van de Oostvaardersplassen. Ten slotte kan ook de vorm van het IJsselmeer, met zijn kapen en baaien, worden verklaard als de uitkomst van aardkundige processen en menselijk handelen.

### Scheeps- en vliegtuigwrakken

Ook de zeevaarders en vissers hebben archeologische sporen nagelaten. De bodem van het IJsselmeer en die van de polders herbergt talloze scheepswrakken, boordevol informatie over het handels- en vissersverleden van Nederland. Bovendien bevat het IJsselmeergebied een hoge concentratie aan vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog.

*Scheepswrak in de voormalige Zuiderzeebodem.*



## ***2. De oude kustlandschappen van de Zuiderzee***

*Iconen van de strijd tegen en het leven met het water*

## 2. De oude kustlandschappen van de Zuiderzee

### Iconen van de strijd tegen en het leven met het water

De roerige Zuiderzeegeschiedenis heeft een aantal zeer fraaie landschappen opgeleverd. Ze danken hun bijzondere aanzien aan vele eeuwen strijd tegen en leven met het water. Het gaat dan niet alleen om dijken. Door overstroming, kleiafzetting en verzilting beïnvloedde de Zuiderzee het landschap op kilometers afstand van wat nu het IJsselmeer is.

#### Grote watervlakte

Het IJsselmeer, het grootste zoetwatermeer van West-Europa, is voor Nederland een belangrijk cultuurhistorisch fenomeen. Het staat voor een aantal grote landschappelijke en historische ontwikkelingen, zoals het verdrinken van het hart van Nederland en de bedijking van het gebied, maar ook de bloei van handel en visserij.

Alle historisch-landschappelijke waarden (dijken, steden en landschappen) staan in relatie tot deze grote waterplas, de ruimte en de verre horizon.

#### Dijken in vele gedaanten en functies

Wie het verhaal van het Zuiderzeegebied wil vertellen, kan het beste op een dijk staan. De dijk is een tribune in het landschap. Vrijwel alle IJsselmeerdijken zijn toegankelijk, en ze worden veel gebruikt door wandelaars en fietsers. Ze liggen op plaatsen waar de uitbreiding van de zee tot staan is gebracht. Dijken bieden zowel zicht op het water als op het binnendijkse landschap dat ooit door dit water werd bedreigd.

*De bewoonde dijk bij Uitdam, die tevens een afdamming is van het Uitdammer Die.*



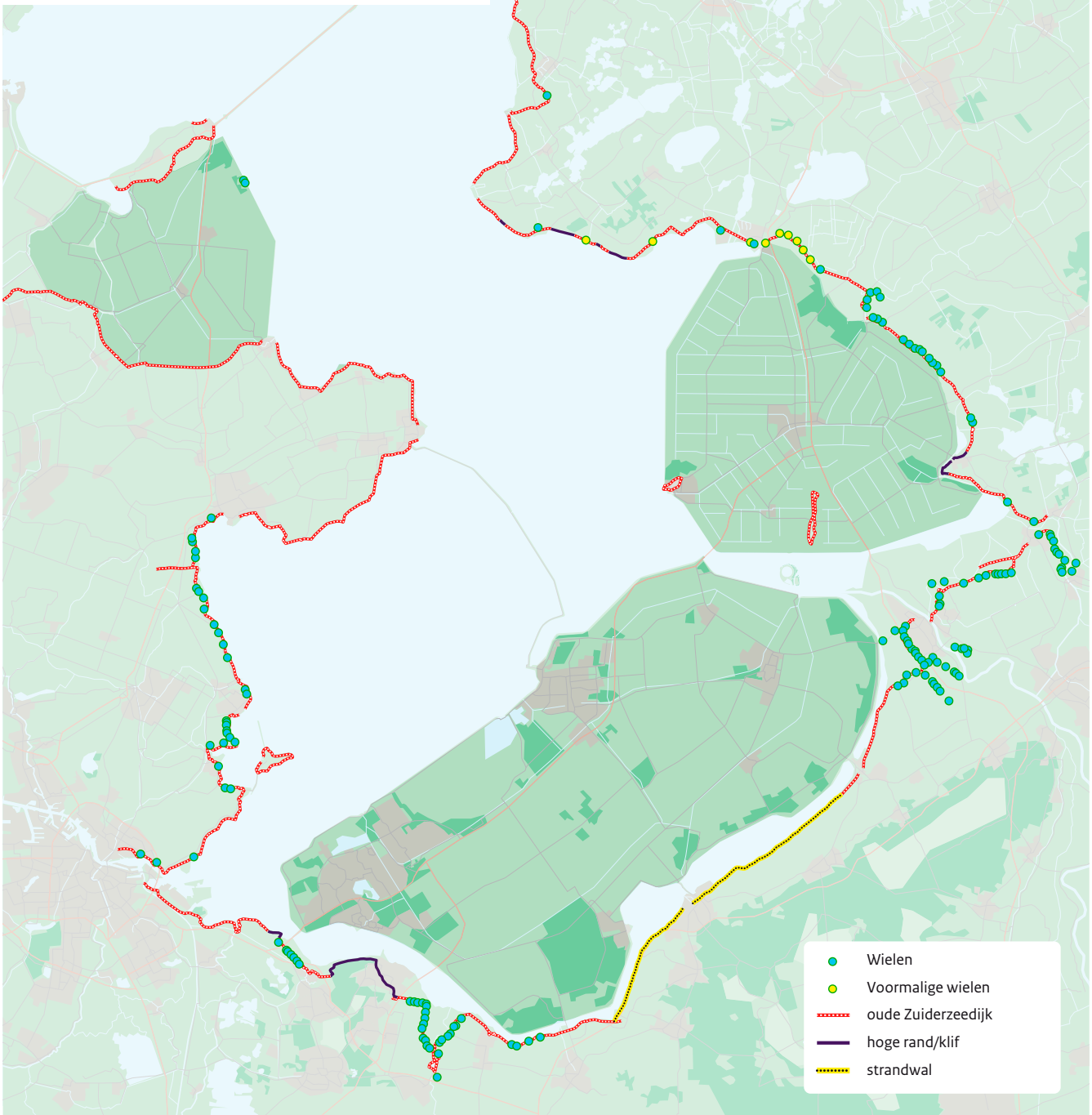
#### Kronkelige dijken

Het aanzien van een dijk en zijn ligging in het landschap hangen samen met zijn vroegere functie. Veel oude Zuiderzeedijken stammen uit de middeleeuwen. Ze zijn kronkelig en vormen een contrast met de moderne, rechte dijken van de IJsselmeerpolders. De kronkels hangen samen met de kustlijn in de tijd van ontstaan, maar ook met dijkreparaties na doorbraken. Een ander onderscheid wordt gevormd door het (mede)gebruik van de dijk. Sommige dijken zijn bewoond en hebben een oud bebouingslint. In de steden hebben dijken vaak het aanzien van hoger gelegen straten en zijn ze herkenbaar aan de straatnaam (bijvoorbeeld Zeedijk). Op plekken waar binnendijks water op het IJsselmeer wordt of werd geloosd, zijn (resten van) sluizen, molens en gemalen te vinden. (Hierop wordt later ingegaan.)

*Waterkerende stadsmuur in Enkhuizen.*



## Kronkelige dijken in vele verschijningsvormen



Eeuwenlange breidde de Zuiderzee zich uit en probeerde de mens dat proces te beteugelen. In de negentiende eeuw bereikten de randen van de Zuiderzee hun huidige vorm. De Zuiderzeedijk, de strandwal langs het Veluwemassief en de hogere randen bij Gaasterland, Huizen en Naarden zijn hier in respectievelijk rood, geel en zwart aangegeven. De ligging van een dijk in het landschap zegt iets over zijn vroegere functie. Op de kaart staan alleen de dijken die dienden als primaire waterkering, maar zowel land- als zeewaarts kunnen ook andere dijken liggen, zoals inlaagdijken (ooit aangelegd achter bedreigde dijken), buitendijkse dammen rond aangewonnen land, slaperdijken, waterkerende stadsmuren, kaden rond binnendijkse boezemwateren etc.

### Water langs de dijk

Het ontstaan van een dijk is niet los te zien van het water dat er langs ligt. Op sommige plaatsen is nog goed te zien hoe hevig de strijd tegen het water soms is geweest. Zo zijn er nog zo'n tweehonderd restanten van dijkdoorbraken, in de vorm van overstromingskolken, die wiel, waai, waal, braak of breek worden genoemd. Sommige van die wielen bevatten geen water meer. Ze zijn gedempt of verland, of ze zijn drooggemalen en vormen kleine droogmakerijtjes. Soms herinnert alleen de kronkel in de dijk aan de plek van een vroegere doorbraak.

Andere zichtbare restanten van de strijd tegen het water zijn de zogenoemde dijkputten. Na elke winter en na stormrampen controleerden de ingelanden de dijken, die ze daarna lieten herstellen en zo nodig versterken. Bij het winnen van specie voor deze ingre-



Dijkputten bij Schellinkhout in West-Friesland.



*Dijk met oude dijkvaart en het gehucht Piaam in Friesland.*

pen ontstonden dan dijkputten. Soms zijn deze putten met water gevuld en soms zijn ze verland en begroeid met riet of in gebruik als nat grasland.

Langs de dijken in Friesland liggen dijkvaarten. Over deze vaarten konden mensen hun regionale producten op beschutte wijze naar de Zuiderzeehaventjes vervoeren.

### **Archeologie**

Dijken zijn archeologische schatkamers. Ze bestaan vaak nog uit een middeleeuwse kern van klei of veenplaggen, die in de eeuwen daarna steeds is verhoogd en verbreed. Elke laag kan archeologisch materiaal uit de betreffende periode bevatten. Ook de stenen beschoeiingen aan de buitenzijde van de dijken bevatten een keur aan bijzondere materialen. Ze zijn gestort na 1731, toen de paalworm de paaldijken begon aan te tasten, en bestaan uit stenen en puin dat uit heel Nederland is aangevoerd. Ze bevatten resten van kastelen, stenen van hunebedden, sarcofagen, grafstenen etc.



### **Natuurlijke kustlijn**

Niet overal vormen dijken de rand van de vroegere Zuiderzee. Soms werd de uitbreidende Zuiderzee door natuurlijke hoogten tot staan gebracht of vormde zich een natuurlijke kustlijn in de vorm van strandwallen of een rivierdelta.

### **Kliffen**

Bij Gaasterland, Vollenhove, Huizen en Muiderberg vormden stuwwallen natuurlijke hoogten in het omringende veenlandschap. Toen dit veen plaatsmaakte voor Zuiderzeewater, reikte bij hoogwater de branding tot aan deze hogere gronden, waardoor een steile erosierand ontstond. Bij Gaasterland en Vollenhove, waar de stuwwal uit resistente keileem bestond, waren duidelijke kliffen zichtbaar. Nu de branding niet meer actief is, zijn het glooiende hellingen geworden en zijn op het vroegere strand rietkragen verschenen. Toch vormen deze welvingen langs het IJsselmeer nog steeds bijzondere landschappelijke verschijnselen; soms bieden zij verre uitzichten over het water. In Gaasterland zijn het plotselinge welvingen in het vlakke polderland, bij Muiden en Naarden met oude hakhoutstobben begroeide hellingen, met af en toe een doorkijkje naar het water.

### **Strandwal en achterland**

Tussen Putten, Harderwijk en Elburg eindigde de uitbreiding van de Zuiderzee op enige afstand van de rand van het Veluwemassief. Na het wegslaan van het veen bleef hier ondiep water over, met daaronder zand dat afkomstig was van dekzandruggen uit de laatste ijstijd. De branding op dit ondiepe zand veroorzaakte een strandwal, waarop lage duintjes ontstonden. De strandwal werd doorsneden door beekmondingen. Via deze beken overstromde bij hoogwater het achter de strandwal gelegen poldergebied. De strandwal is nu vaak begroeid geraakt met bos. Het achterliggende polderland overstromt sinds de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 niet meer, maar is nog steeds onbewoond, boomloos en zeer uitgestrekt.

### **Delta met opeenvolging van wateren, eilanden en dijken**

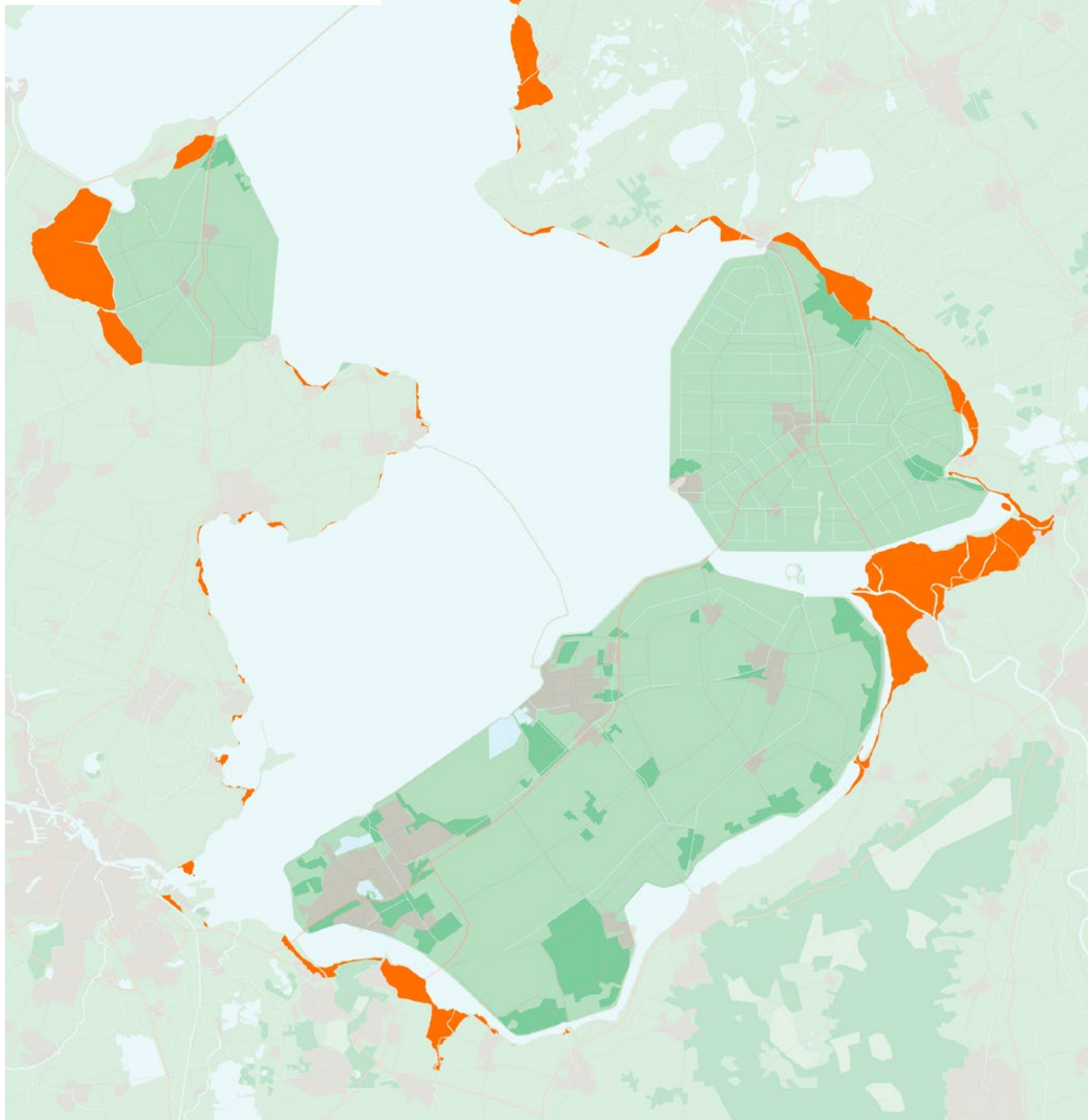
Van weer een ander karakter is de kust bij de monding van de IJssel. De IJssel bracht sediment mee, dat bij de monding in de Zuiderzee bezonk. Hierdoor ontstonden eilanden met daartussen een waaier van geulen: een rivierdelta. De geulen hebben namen als Rechterdiep, Kattendiep of Ganzendiep. De eilanden werden bewoond en van kaden voorzien. Vanaf het oude land tot aan de vroegere Zuiderzee ligt nu een opeenvolging van verschillende soorten dijken, geulen, omdijkte polders en eilanden.

*De vele wielen langs de oude Zuiderzeedijk bij Overijssel getuigen van de vele dijkdoorbraken die hier zijn geweest. Op de voorgrond de dijk met het waarschuwingskanon bij Blankenham. Het kanon werd afgeschoten als een overstroming dreigde. De oude Zuiderzeedijk vormt nog steeds een landschappelijk contrast, nu tussen het oude, waterrijke land van Overijssel en de Noordoostpolder.*





## Land in zee: buitendijkse gronden



Buitendijkse gronden, die buiten de primaire waterkering liggen, met uitzondering van de gronden rond de Wieringermeer. Deze gronden konden tot 1932 overstroomden.

### Land in zee: buitendijkse gronden

Meestal denkt men dat IJsselmeerdijken de overgang vormen van land naar water. Dat is niet altijd zo. Langs een groot deel, misschien het grootste deel, van de oude Zuiderzeedijk liggen buitendijkse gronden. Ze hebben, afhankelijk van de streek en hun historische aard, namen als Uiterdijken, Bekade Uiterdijken, Maatpolder, Maatlanden, Voorlanden, Buitenlanden, Buitendijkse Polder, Nes, Verdrongen Nes, Hemmeland, Buitenpolder, Koog, Buitendijksveld of Waard. De buitendijkse gronden konden beschermd zijn door zomerkaden, zanddijken of oeverbeschoeiingen. Toch overstroomden alle buitendijkse gronden met een zekere regelmaat.

### Buitengedijkt cultuurland

In eerste instantie ontstonden buitendijkse gronden doordat de eerste Zuiderzeedijk op enige afstand van de oprukkende Zuiderzee werd gelegd, zodat de golven op het voorland konden

uitlopen. Deze vroegste dijk heeft het vaak begeven. Zijn functie werd overgenomen door een nieuwe dijk (inlaagdijk) die achter de bedreigde dijk was opgeworpen. Daardoor werd het eerder binnengedijkte land buitendijks. Buitengedijkt land is te herkennen doordat de structuur van het binnendijkse gebied (slotenpatroon, wegen) buitendijks doorloopt

### Landaanwinningen

Buitendijkse gronden kunnen ook het resultaat zijn van landaanwinning op plekken waar van nature sedimentatie plaatsvond. Dit was onder andere het geval bij de eerdergenoemde IJsseldelta en in de kop van Noord-Holland, waar landaanwinning langs de waddenkust plaatsvond. Soms hielp de mens deze sedimentatie door de aanleg van strekdammetjes of beschoeiingen.

### Na 1932 drooggevalen gronden

In Friesland liggen voor de kust buitendijkse gronden die pas na



*Buitendijkse gronden beslaan plaatselijk flinke oppervlakten, zoals hier bij Eemnes. Rond de Eemmondig overstromde bij hoogwater een groot gebied van middel-eeuwse veenontginningen. Op de foto de Zomerdijk bij Eemnes. Aan de wielen is te zien dat deze vaak is doorgebroken. Zowel het gebied links (oost) als rechts (west) is buitendijks en kon tot 1932 overstromen. Het gebied is daarom nog steeds onbewoond, boomloos en landschappelijk zeer open. De echte waterkerende dijk was de Wakkerendijk, meer naar het westen.*

aanleg van de Afsluitdijk zijn drooggevallen, zoals de Makkumer Waard en Polder Gele Strand.

Door verlaging van het gemiddelde peil is de kustlijn vaak ook elders iets zeewaarts opgeschoven, zij het op veel kleinere schaal. In plaats van strandjes, beschoeiingen of dijktafsluitingen vormen rietlanden nu vaak de oevers.

#### **Het aanzien van buitendijkse gronden**

Buitendijkse gronden zien er bijna overal anders uit dan de binnendijkse. Ze dragen bij aan het landschapscontrast dat vanaf de dijken te zien is. De meeste buitendijkse gronden zijn onbewoond, onbebouwd en in gebruik als gras- en rietland. Bij hoge waterstanden, veroorzaakt door bijvoorbeeld aanhoudende wind uit één richting, kunnen buitendijkse gronden zonder kaden, of met lage kaden, nog steeds overstromen of erg nat worden. Bij een aantal Zuiderzeesteden zijn de buitendijkse gronden gebruikt voor de ontwikkeling van havengerelateerde bedrijvigheid (zoals werven), recreatieterreinen of infrastructuur. Wellicht gebeurde dat hier omdat deze van oorsprong niet bekaide gronden voordien geen particuliere eigenaar hadden, of goedkoop in aanschaf waren.

*Buitendijkse gronden bij Schellinkhout.*

#### **Binnendijkse Zuiderzeelandschappen**

De gebieden direct buiten het IJsselmeer en de randmeren zijn te beschouwen als oude Zuiderzeelandschappen. Net als de Zuiderzee zelf danken zij hun ontstaan aan ontginning en vervolgens het inzakken van het veen, aan overstromingen, landafslag, uitbreiding van water, kleiafzetting en verzilting. Uiteindelijk heeft de Zuiderzeedijk een scheiding teweeggebracht tussen binnendijkse en buitendijkse gebieden. Het bijzondere landschappelijke karakter van deze gebieden hangt samen met de aanwezigheid van het IJsselmeer en wordt beïnvloed door ontwikkelingen in het IJsselmeergebied.

#### **Landschapscontrast op de dijk**

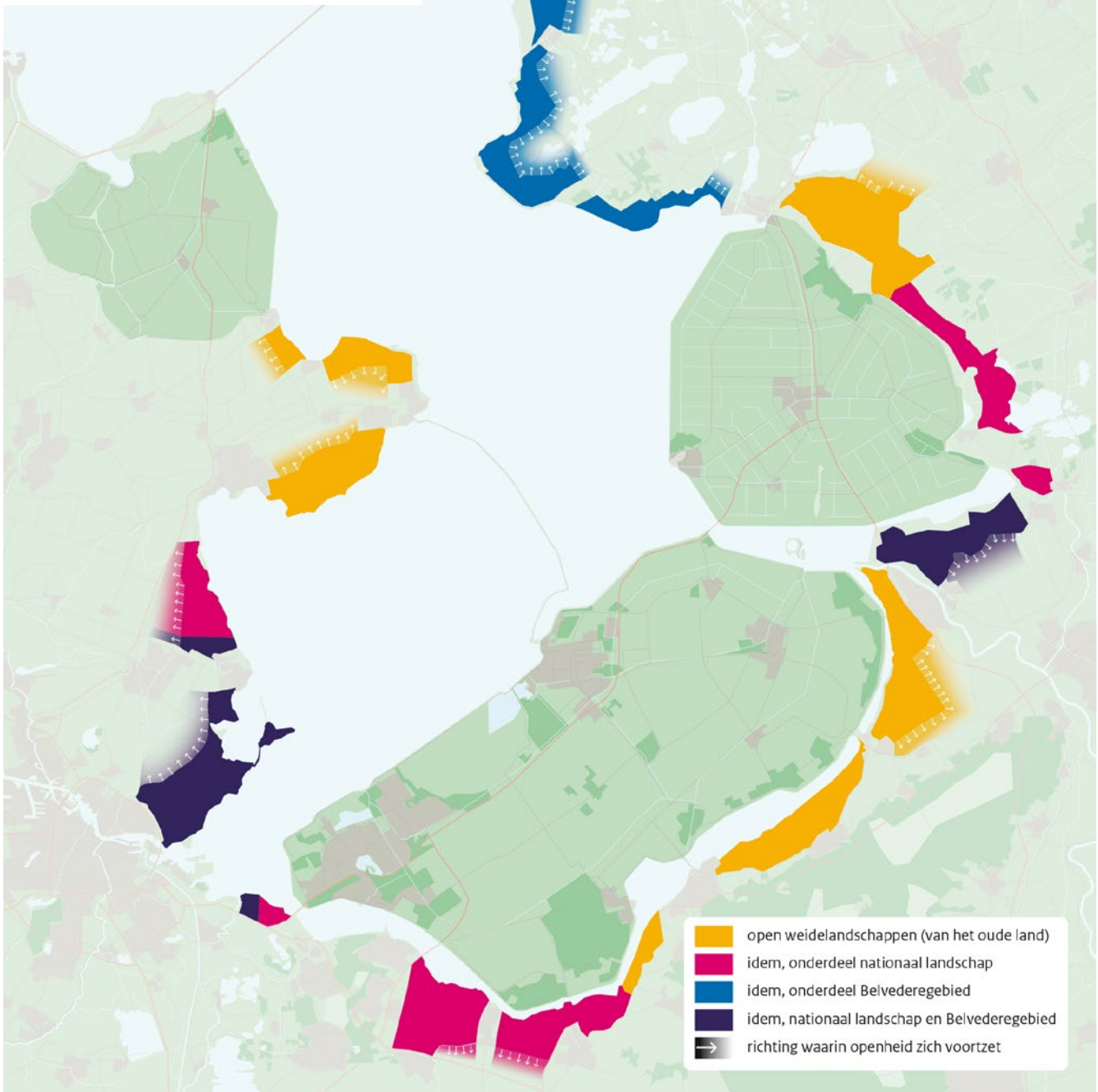
Dijken zijn per definitie plekken waar landschappelijk contrasten waarneembaar zijn. Vanaf het moment dat de dijk werd aangelegd, ontstond een scheiding tussen binnen- en buitendijks gebied. Hoe dit contrast zich nu voordoet, is afhankelijk van wat er vervolgens is gebeurd. Dat is niet simpelweg een contrast tussen land en water, want ook buitendijks kan land liggen, en binnendijks ook water. Ook kan het gaan om droog versus nat, om bewoond versus onbewoond, om bebouwd versus onbebouwd, om drukte versus rust, om opgaande begroeiing versus lage begroeiing, om oud versus nieuw, of om bewoning op maaiveldhoogte versus bewoning op terpen.

#### **Boomloze en zeer open veengebieden**

Langs een zeer groot deel van de oude Zuiderzeekust liggen veengebieden, die, net als de Zuiderzee zelf, ernstig te kampen hebben gehad met vernatting, steeds vaker optredende overstromingen, uitbreiding van meren en ontvolking. Het gaat om gebieden tus-



## Open landschappen van het oude land



Met kleur zijn de open binnendijkse landschappen aangegeven. Ten zuiden van Hoorn en Lemmer hebben deze een uitgesproken open karakter (weinig opgaand geboomte en weinig bebouwing). Dat is onder meer het gevolg van de slapte van de veengronden hier en de vaak optredende overstromingen.

sen Amsterdam en Hoorn, het noorden van de Gelderse Vallei, de Veluwerand en de ooststrand van de vroegere Zuiderzee, tussen Lemmer en Vollenhove.

Na de bedijking stopten deze processen maar ten dele. Sommige gebieden werden natter doordat het water moeilijker kon worden geloosd. De dijken in de veengebieden waren zwak en de bodem daalde steeds sneller, wat veelvuldige overstromingen tot gevolg had. Dat leidde ertoe dat sommige gebieden pas na de bedijking definitief ontvolkt raakten. In het maaiveld zijn soms nog lichte welvingen te zien van vroegere woonplaatsen en terpen. Veel veengebieden achter de oude Zuiderzeedijken zijn nog altijd nagenoeg onbebouwd en boomloos.

In Waterland en Zuidwest-Friesland liggen binnendijks wateren waarvan de ontstaansgeschiedenis (door landdaling, turfwinning en afkalving) vergelijkbaar is met die van de Zuiderzee. In Waterland hebben de dijken daarom vaak het karakter van een dam die aan weerszijden wordt begrensd door water.



Zeer open landschap in de polder Arkemheen bij Nijkerk.



Waterrijk landschap in Waterland, met het Kinselmeer, direct achter de IJsselmeerdijk.

### Kleigebieden in Friesland en West-Friesland

In West-Friesland en in Friesland, ten noordwesten van Gaasterland, is de ondergrond van klei en dus steviger. Deze gebieden zijn bewoond gebleven, maar ook hier hangt het ontstaan van de landschappen samen met het ontstaan van de Zuiderzee. Zo is het Friese kustgebied ten noorden van Stavoren ontstaan doordat vanuit het Vlie (de vroegmiddeleeuwse getijdenstroom tussen het Almere en de Noordzee) grote oeverwallen van zeeklei op het veen werd afgezet. Wateren als de Gaaster Yndyk, Djippert en Wijde Vaart waren tot aan de bedijking grote zijkreken van het Vlie en zijn nog steeds bepalend voor de structuur van het binnendijkse landschap. Bij het West-Friese Hoorn snijdt de dijk bewoningslinten, weteringen en verkavelingspatronen abrupt af. Ooit moeten ze verder hebben doorgelopen in wat nu water is.



Vanaf de IJsselmeerdijk tot het Friese dorp Ferwoude loopt het water de Djippert, dat is ontstaan als zijkreek van het zich verbredende Vlie.

### Waterlinies

Vijf Nederlandse waterlinies sloten aan op het open water van de Zuiderzee. Het gaat om de Stelling van Amsterdam, de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Grebbelinie en de IJssellinie. Bij vijandelijke dreiging konden laaggelegen stukken land enkele decimeters onder water worden gezet. Omdat de vijand vanaf de goed bevaarbare Zuiderzee Amsterdam kon bedreigen, besloot de regering in 1884 tot de bouw van een fort op het Muiderzand, langs de vaargeul Pampus in de Zuiderzee: het fort aan de Pampus.

### Nationale landschappen

Enkele binnendijkse landschappen rond het IJsselmeer zijn vanwege hun gave karakter en goed herkenbare ontstaansgeschiedenis als waardevol erkend en vormen nu nationale landschappen. Het betreft Arkemheen-Eemland, Zuidwest-Friesland, IJsseldelta, Veluwerand en Nieuwe Hollandse Waterlinie/Stelling van Amsterdam. De bedijking heeft een einde gemaakt aan de functionele relatie tussen IJsselmeer en deze randlandschappen, maar de visuele relatie is er nog. De landschappen hebben over het algemeen een grote openheid en een verre horizon, vooral aan de kant van het IJsselmeer. Ontwikkelingen op het IJsselmeer, in de vorm van bebouwing, windmolens of opgaand groen, zijn daardoor van invloed op de kwaliteiten van deze waardevolle gebieden.

### Voormalige eilanden met een eigen karakter

In de Zuiderzee lagen vier eilanden. Ze ontstonden doordat bij de uitbreiding van de Zuiderzee omringende veengebieden zijn weggeslagen. Inmiddels zijn ze weer met het vasteland verbonden. De eilanden spreken tot de verbeelding vanwege het oude Zuiderzeeverleden en de vaak moeizame strijd tegen het water, maar ook door de contrasten met de nieuwe polders en de Zuiderzeewerken.



In het landschap rond Hoorn staan de lintbebouwing en de weteringen loodrecht op de IJsselmeerdijk. Ooit moeten ze verder hebben doorgelopen in wat nu water is.

### Marken

Marken werd van Waterland gescheiden door de Sint-Julianavloed van 1164. Het is landschappelijk nog een eiland, hoewel het sinds 1957 door middel van een dijk aan het vasteland is verbonden. Ooit was deze dijk bedoeld als eerste onderdeel van de Markerwaard. Het eiland heeft een eigen haven en de bewoning is geconcentreerd op karakteristieke hogere werven, die tot op zekere hoogte bestand waren tegen hoogwater. De dijkverbinding en de bootverbinding met Volendam maken Marken tot een geliefd toeristisch uitstapje.

### Wieringen

Wieringen werd van de rest van Noord-Holland gescheiden tijdens de Allerheiligenvloed in 1170. Het kon als groot eiland blijven voortbestaan doordat de ondergrond bestaat uit keileem, dat goed bestand is tegen de eroderende werking van getijdenstromen en golfslag. Wieringen is door de aanleg van de Wieringermeerpolder weer onderdeel geworden van het vasteland. De sfeer van het voormalige eiland wordt deels nog bepaald door zijn hoogteligging (tot 12 m boven NAP) en zijn inrichting, die afwijkt van die van de Wieringermeer. De Afsluitdijk en de A7 scheiden het eiland en het havenstadje Den Oever nu feitelijk af van het IJsselmeer.

### Urk

Ook Urk heeft een kern van opgestuwde keileem, die hier plaatselijk een hoogte bereikt van 9 m boven NAP. Urk werd al in 966 genoemd als een eiland in het Almere. Door storm en landafslag werd het eiland gedecimeerd. Doordat het landbouwareaal afnam, legden de bewoners zich toe op visserij. In de twintigste eeuw ging Urk op in de Noordoostpolder, maar het eilandgevoel bleef, mede dankzij de hechtheid van de gemeenschap. Een andere factor is de visserij, die juist ná de aanleg van de Afsluitdijk ging floreren. Urkers kozen er toen voor met grotere schepen op de Noordzee te gaan vissen. Ze maken inmiddels gebruik van Noordzeehavens, maar de vis wordt in Urk verwerkt. De visafslag daar is uitgegroeid tot de grootste van Nederland.

### Schokland

Schokland raakte tijdens een zware storm in 1450 los van het vasteland. De keileem zat hier op veel grotere diepte onder het veen dan in Urk, waardoor het eiland veel last had van landafslag. In de negentiende eeuw werd de situatie onveilig voor de bewoners en in 1859 werd het eiland ontruimd. In 1941 werd het eiland opgenomen in de nieuwe Noordoostpolder. Deze bijzondere situatie – een oud, verlaten eiland omgeven door nieuw land – heeft ertoe geleid dat het in 1995 is opgenomen op de UNESCO-werelderfgoedlijst.

### Ontmoetingen tussen binnen- en buitenwater

Aan de randen van het IJsselmeer komt binnenwater in contact met buitenwater. Dijken bemoeilijken de natuurlijke afwatering

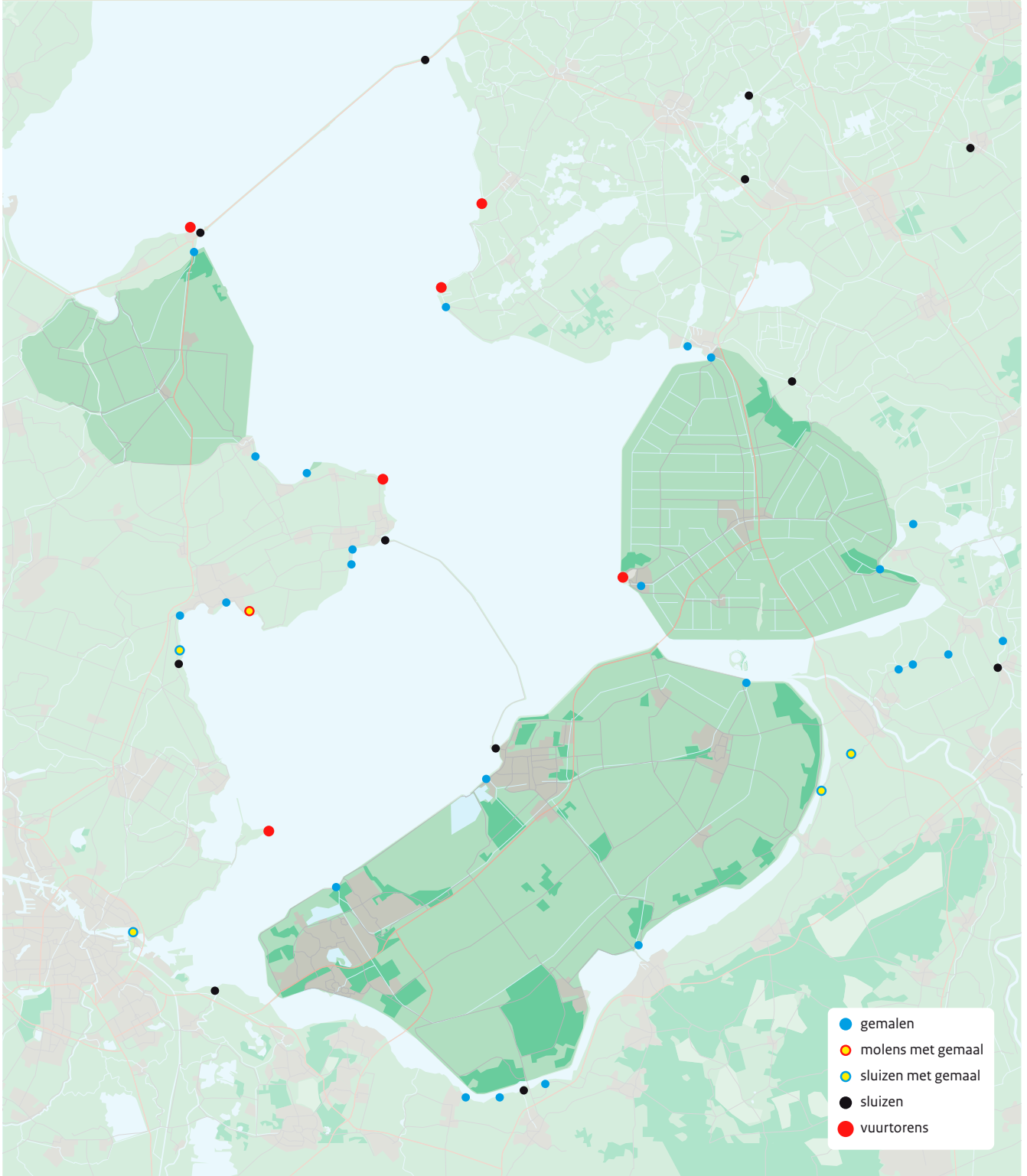
en daarom zijn de plaatsen waar binnen- en buitenwater elkaar raken, voorzien van sluiszen, molens en gemalen. Deze zijn illustratief voor de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis.

### Uitwaterende sluiszen

Sluiszen zijn de oudste constructies waarmee mensen het binnenwater loosden op het buitenwater. Vrij afwaterende sluiszen zijn nog te zien in Noord-Holland, op plekken waar omkade boezemwateren op het IJsselmeer afwateren. Ze zijn soms voorzien van cartouches of palen met het wapen van het lokale waterschap of een andere plaatselijke overheid. Een voorbeeld is de sluis bij Schardam die het overtollige water uit de Beemster moest afvoeren; hij ligt aan het eind van het uitwateringskanaal op boezempeil, dat speciaal voor deze polder was aangelegd. Hoewel deze nu bijna driehonderd jaar oude sluiszen onmiskenbaar onderdeel zijn van de droogmakerij, behoort hij niet tot het werelderfgoed. De bruggen en sluiszen zijn wel rijksmonumenten.



Sluis bij Schardam met voormalige sluiswachterswoning. De eenhoorn op de banpaal verwijst naar de stad Hoorn, waarvan het rechtsgebied tot hier reikte.



De (historische) vuurtorens en lichtbakens, gemaal en sluisen in het IJsselmeergebied. Veel Zuiderzeestadjes liggen op een plek waar een kreek of veenrivier uitmondt in de Zuiderzee. Hier was vaak ook een dam of sluis (Fries: 'zijl') aangelegd. Veel namen van Zuiderzeestadjes herinneren nog aan dat verleden. Denk aan 'damsteden' als Edam, Monnickendam en Amsterdam, 'sluissteden' als Blokzijl en Zwartsluis, en 'muidensteden' als Muiden en Genemuiden. Een muide is de monding van een rivier op zee.

### Molens en gemaal

Friesland, West-Friesland, Overijssel en Gelderland hebben geen hoog boven het polderpeil liggende boezems. Daarom zijn de poldermolens en later de gemaal die het water naar het Zuiderzeeniveau moesten pompen, direct aan het IJsselmeer gebouwd. Aan de West-Friese en Friese dijken zijn nog verschillende molens en gemaal te zien die deze functie hebben of ooit hebben gehad.

De bemaling van Friesland is in de loop van de twintigste eeuw geconcentreerd in enkele zeer grote gemaal. Het Ir. D.F. Woudagemaal bij Lemmer (nu werelderfgoed) is het grootste stoomgemaal ter wereld dat ooit is gebouwd. De functie is nu overgenomen door het J.L. Hooglandgemaal bij Stavoren, maar bij extreem hoogwater wordt het Woudagemaal nog steeds ingezet.

Langs de hele IJsselmeerkust zijn molens, sluisen en gemaal nu fraaie monumenten langs de dijk. In veel gevallen hebben ze de status van rijks- of gemeentemonument.



De monding van de Bijsselsche Beek door de strandwal bij Nunspeet. Omstreeks 1900 was de strandwal nog onbegroeid, nu is er nat bos opgeschoten.

### Beekmondingen door de strandwal

Aan de Veluwerand lag geen dijk, maar een strandwal, die was gevormd door natuurlijke golfslag. De afwatering van het binnenwater verliep hier ook natuurlijker. De strandwal werd doorsneden door een aantal beekmondingen die kwelwater vanuit het Veluwemassief afvoerden. Door wisselingen in het getij gedroegen deze beken zich als getijdenkreken. Bij hoogwater zetten ze het achter de strandwal liggende polderland onder water. Nog steeds wateren deze beken vrij af op de randmeren. Door het vaste randmeerpeil komen overstromingen van het achterland nu niet meer voor.





*Waterstaatsgeschiedenis aan de dijk bij Schellinkhout. Een omstreeks 1620 gebouwde molen pompte het water van polder Schellinkhout op naar een hoger waterpeil; het werd geloosd via een sluis in de dijk. Omstreeks 1900 werd de bemaling overgenomen door het gemaal op de voorgrond. Door het buitendijkse land loopt een watergang van waaruit het polderwater op de Zuiderzee werd geloosd.*

### **Gebouwd erfgoed langs de dijk**

Het gebouwde erfgoed van het IJsselmeergebied is vooral te vinden in dorpen en steden, maar ook in het buitengebied zijn gebouwde monumenten aanwezig. Het betreft gebouwen die door hun aard sterk verbonden zijn met de geschiedenis van de Zuiderzee: met de uitbreiding ervan, de bedijking, de waterhuishouding, de handel of de visserij, of met de opkomst van het toe-

risme. Het gaat om sluizen en gemalen, vuurtorens en lichtbakens, en recreatieve gebouwen als het Dudokgebouw op de Afsluitdijk of het Badpaviljoen in Hindeloopen. In het IJsselmeergebied bevinden zich ook nog enkele (restanten van) militaire linies en stellingen met hun bouwwerken, zoals vroegere kazematten en fortificaties. Kleinere elementen zijn grenspalen en zogeheten hoefslagpalen, die ooit zijn opgericht om aan te geven wie welk





Vuurtoren De Ven in Oosterdijk, tussen Enkhuizen en Andijk. Uit de cartouche boven de ingang blijkt dat de bouwopdracht in 1699 is verstrekt door de 'pilotage', het loodswezen uit die tijd. In dit orgaan waren de Staten van Holland en de steden Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik vertegenwoordigd.

deel van de dijk moest onderhouden. Daarnaast zijn er gebouwen die niet direct een functionele relatie hebben met het IJsselmeergebied, maar die wel in de directe nabijheid liggen. Vaak zijn het binnendijs gelegen dorpsgezichten, kerken, begraafplaatsen of gedenktekens, die vanaf de dijk goed te zien zijn.

Veel van deze gebouwen zijn aangewezen als rijks- of gemeentemonument. Maar ook niet-monumenten kunnen illustratief zijn voor de geschiedenis of beeldbepalend in het landschap. Soms zijn ze als zodanig opgenomen in ruimtelijke plannen.

Het Badpaviljoen in Hindeloopen (1913) herinnert aan de opkomst van het toerisme.



### ***3. Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden*** *Tastbaar handels- en visserijverleden*

### 3. Het samengebalde erfgoed van de Zuiderzeesteden

#### Tastbaar handels- en visserijverleden

**Het IJsselmeergebied heeft een concentratie aan handels- en vissersplaatsen die in Europa zijn weerga niet kent. Het gebied kende twee belangrijke bloeiperioden: in de late middeleeuwen floreerden de Hanzesteden aan de IJsselmonding en in de zestiende en zeventiende eeuw beleefden de steden in Holland hun Gouden Eeuw. Van die laatste bloeiperiode profiteerden overigens ook Gelderse, Overijsselse en Friese steden, omdat daar toeleverende handel, grondstoffenwinning en nijverheid opbloeden. Dat het deze plaatsen in het verleden voor de wind ging, is nog altijd terug te zien in de inrichting van de ruimte, met een prominente rol voor het water, de vele monumenten en de watergerelateerde bedrijvigheid van deze havenplaatsen.**

Na de zeventiende eeuw liep in veel steden de economie terug, maar doordat men in deze periode van krimp terughoudend was met sloop, teneinde 'ontcieriing' van de stad te voorkomen, bleven de centra en de havens van de meeste havenplaatsen redelijk onaangetast. De sfeer in deze havenplaatsen staat daardoor tot op heden in het teken van het handels- en visserijverleden. Vanaf de negentiende eeuw werden de havensteden ontdekt door het toerisme. Dat werd opnieuw een motivatie om de historische kernen in stand te houden.

Veel havenplaatsen aan de voormalige Zuiderzee hebben een of meer beschermde stad- en dorpsgezichten. Het gaat om: Amsterdam, Durgerdam, Marken, Monnickendam, Edam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Makkum, Workum, Hindeloopen, Blokzijl, Vollenhove, Elburg, Harderwijk, Bunschoten, Spakenburg, Naarden, Muiden, Urk, Kampen, Zwolle, Harlingen en Franeker.

#### Herkenbaar ontstaan aan het water

Bijzonder aan bijna alle havenplaatsen is dat hun ontstaanswijze nog zo goed herkenbaar is in de ruimtelijke inrichting. Ze zijn bijna allemaal gebouwd rond een sluis, de plaats waar het binnenwater in contact komt met het buitenwater. Soms is er een goed

herkenbaar niveauverschil. Plaatselijk zijn er varianten op deze ontstaansgeschiedenis.

De meeste havenplaatsen liggen nog aan open water, al geldt dat voor de een wel meer dan voor de ander. De ligging aan het water is zowel van belang voor het zicht vanuit de havenplaats naar het IJsselmeer als voor het zicht vanaf het water op het stadssilhouet. Soms kan het zicht op het open water teniet zijn gedaan door buitendijkse ontwikkelingen. In Amsterdam werd het centrum van het IJ gescheiden door de aanleg van het Centraal Station en de spoorlijn. In Makkum is het historische zicht op het IJsselmeer verdwenen toen na 1932 gronden droogvielen en men daar recreatierreinen, plezierhavens en werven aanlegde.

Aan het IJsselmeer liggen ook enkele historische havens die niet aan havenplaatsen zijn verbonden, waaronder Broekerhaven en Laaxum. De kleine Broekerhaven heeft een zogenoemde overhaal of overtoom, waarmee men schuiten met tuinbouwproducten over de dijk zette, naar de haven op IJsselmeerpeil. Bij het Friese Laaxum ligt een vluchthaven die in 1912 werd aangelegd voor vissers uit de zuidwesthoek van Friesland.

#### Monumenten in de stad

Zuiderzeesteden en -dorpen zijn concentraties van gebouwd erfgoed. In bijna alle havenplaatsen herinneren gebouwen aan de laatste grote bloeiperiode van de visserij, in de negentiende en het begin van de twintigste eeuw, toen vanuit elke haven tientallen schepen de Zuiderzee of de Noordzee bevisten. Het gaat om historische scheepswerven, visafslagen, rokerijen, vissershuisjes en netten- en zeilmakerijen.

Aan de handel herinneren waag-, munt- en accijnsgebouwen, VOC- en WIC-kamers, pakhuizen, rijk gedecoreerde stadspoorten, koopmanswoningen en stadhuizen.

Daarnaast zijn er watergerelateerde gebouwen, zoals sluisen, gemalen, aanlegbolders, dukdalven, schotbalkloodsen en sluiswachterswoningen.

Door hun ligging aan het water hadden deze steden al vanaf de middeleeuwen ook een militaire functie. Kasteel Radboud in

*Hoorn met op de achtergrond het open water van het Markermeer.*



## Alle dorpen en steden van het oude land



Historische havensteden en -dorpen aan het IJsselmeer.

Medemblik en het Muiderslot bij Muiden herinneren nog aan de middeleeuwse machtsverhoudingen. Dat geldt ook voor de plek van de bisschoppelijke burcht het Olde Huijs in Vollenhove. Dit is nu een eiland, waaromheen de binnenhaven is aangelegd. De middeleeuwse steden kregen in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw versterkingen in de vorm van vestingwerken. Vaak zijn er nog restanten te zien van de stervormige aardwerken, muren en poorten. Soms zijn deze dienst gaan doen als waterkerende dijken.

### Varend erfgoed

In veel havenplaatsen ligt in de historische haven ook het varend erfgoed. De eigenaren onderhouden hun schepen met zorg en dragen zo bij aan de sfeer in de havenplaatsen. Bovendien blijven dankzij dit erfgoed oude ambachten, zoals klinken, breeuwen en zeilmaken, bestaan. In Nederland zijn ruim 3000 schepen geregistreerd in het Nationaal Register Varende Monumenten. De IJsselmeersteden- en dorpen zijn belangrijke thuishavens van de Nederlandse bruine vloot, een aanduiding voor de ruim 500 historische zeil- en motorvrachtschepen waar tegenwoordig vaarvakanties mee kunnen worden gemaakt.

### Culturele eigenheid

De bevolking van de havenplaatsen was op het water gericht en had daardoor een andere cultuur dan die van de agrarische gemeenschappen. Die cultuur was in zekere mate kosmopolitisch, doordat handelaren en vissers in aanraking kwamen met verre streken. Tegelijkertijd waren de kleinere gemeenschappen ook gericht op behoud van het eigene en leefden zij tot op zekere hoogte in een isolement. Dat uitte zich in verschillen in taal, in religie, klederdracht, gewoonten en gebruiken. In de negentiende eeuw kreeg de buitenwereld belangstelling voor deze cultuur. Schilders, schrijvers en toeristen bezochten de dorpen en stadjes en met hun werk beïnvloedden zij op hun beurt de culturele eigenheid van deze plaatsen weer.

Hoewel de Zuiderzeecultuur na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 is vervlakt, is zij niet helemaal verdwenen. De Zuiderzeestadjes hebben nog steeds een zekere mate van culturele eigenheid. Dit is met name het geval in plaatsen als Volendam en Marken, waar deze eigenheid sterk met het toerisme is verbonden. Maar ook in andere plaatsen komt deze eigenheid naar voren: in musea, bezoekerscentra en de toeristische branding. De centrale ligging van de haven en de sluisen versterkt dat nog, evenals de aanwezigheid van varend erfgoed en watergerelateerde bedrijvigheid (nu vaak gericht op de pleziervaart). Urk, waar de visserij na 1932 verder werd uitgebouwd, wist onafhankelijk van het toerisme een eigen cultuur te behouden.



Varend erfgoed en scheepswerven in Spakenburg.

## ***4. Ingenieurskunst en maakbaar land***

*De Zuiderzeewerken als icoon van vooruitgang en moderniteit*

## 4. Ingenieurskunst en maakbaar land

### *De Zuiderzeewerken als icoon van vooruitgang en moderniteit*

**Hoewel de aanleg van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voortbouwde op een lange Nederlandse traditie van waterbeheersing, waren het ambitieniveau, de schaal en de aanpak van de Zuiderzeewerken uniek, ook internationaal. Het resultaat was een modern en strak vormgegeven polderlandschap, met harde, rechte dijken en rationele verkavelingspatronen. Het ontwerp was naar binnen gericht: het stelde de landbouwgrond centraal en was daardoor nauwelijks op het water georiënteerd. Het landschap van de IJsselmeerpolders contrasteert dan ook sterk met de oude landschappen van de Zuiderseekust.**

#### Rationele Waterstaats- en ingenieurskunst

De Zuiderzeewerken en de IJsselmeerpolders vormen samen een schoolvoorbeeld van gemaakt land en ingenieurskunst.

De rationele, hoge, rechte en stenige dijken van de IJsselmeerpolders en de Zuiderzeewerken, die vaak zonder voorland oprijzen uit het water, staan in contrast met de kronkelige dijken van de oude Zuiderseekust. Ze staan dan ook model voor een ander deel van de Nederlandse geschiedenis. De twintigste-eeuwse waterstaat, landaanwinning en landinrichting werden centraal aangestuurd door de landelijke overheid, die de uitvoering overliet aan ingenieurs. Tegelijkertijd bouwde men voort op de eeuwenlange traditie van bescherming tegen het water en het droogmalen van polders.

Waar de oude Zuiderseekust staat voor het gevecht tegen het water, aanpassing en traditie, staan de Zuiderzeewerken voor moderniteit en de overwinning op het water. Anders dan de Zuiderzeedijken vertoont het twintigste-eeuwse polderlandschap geen spoor van dijkdoorbraken of landverlies door stormvloed. De Afsluitdijk maakt het mogelijk om 30 km langs de scheiding tussen de zoute Waddenzee en het zoete IJsselmeer te reizen, en biedt (vanaf bepaalde punten) verre uitzichten over het water. De confrontatie van waterstaatstechniek met de elementen is hier zichtbaar en voelbaar.

Ook de dijken rond de nieuwe polders zelf zijn rationeel, recht en functioneel. In het geval van Flevoland is er verschil tussen de dijken die grenzen aan de randmeren en die grenzen aan het IJsselmeer. De randmeerdijken liggen aan minder diep water en zijn groener. Aan de voet liggen soms voorlandjes. De IJsselmeer- en Markermeerdijken zijn steniger en liggen aan diep water. Hier zijn geen voorlanden.

Behalve deze dijken zijn er nog vele andere hoogstandjes van ingenieurskunst: de Stevinsluizen en de Lorentzsluizen in de Afsluitdijk, en verschillende werkhavens uit de tijd van de Zuiderzeewerken. Recente elementen zijn het IJsseloog (1999), een nieuw eiland met een cirkelvormig baggerdepot in het Ketelmeer, en de Balgstuw bij Ramspol (2002), een stormvloedkering in de vorm van een opblaasbare dam tussen het Ketelmeer en het Zwarte Meer.

#### Man-made land: nieuw land, nieuwe steden, nieuwe natuur

De IJsselmeerpolders zijn rationeel en planmatig ingericht. In de structuur van de dorpen, wegen, sloten, beplanting en bebouwing overheersen grote schaal, rechte lijnen, functionaliteit en regelmaat. Deze ruimtelijke inrichting stond aanvankelijk in dienst van het creëren van een modelmaatschappij, met eersteklas boeren en moderne koploperbedrijven. De Zuiderzeewerken en de inrichting van de IJsselmeerpolders kunnen worden gezien als de fysieke uitdrukking van het maakbaarheidsideaal en de wederopbouwgedachte van de twintigste eeuw.

Tussen de polders bestaan verschillen in inrichting, die afhangen van de stand van de techniek, de maatschappelijke denkbeelden en de mate van overheidssturing op het moment van aanleg. Wie vanuit de eerste proefpolder bij Andijk vertrekt en met de klok mee langs de huidige IJsselmeerkust rijdt, maakt een tijdreis langs de verschuivende maakbaarheidsidealen van de twintigste eeuw – van het agrarische modellandschap van de Wieringermeer en de Noordoostpolder, de nieuwe modelsteden en -dorpen als Emmeloord, Nagele en Lelystad, en de publieke recreatievoorzieningen aan de randmeren tot de metropool Almere en de nieuwe natuur van de Oostvaardersplassen en de Marker Wadden.

De IJsselmeerpolders hebben zo steeds opnieuw ruimte geboden aan nieuwe maatschappelijk denkbeelden en functies, van landbouw en recreatie tot woningbouw, nieuwe natuur en windenergie. De IJsselmeerpolders hadden daarin een voorbeeldfunctie en liepen daarin voorop.

De steden en dorpen langs de oude Zuiderseekust waren in hoge mate georiënteerd op het water, naar buiten dus. De aanvankelijke inrichting van de IJsselmeerpolders was daarentegen volledig naar binnen gekeerd. De hoge dijken schermen het IJsselmeer als het ware af van de bewoners. In de Wieringermeer en de Noordoostpolder lopen er geen wegen over de dijk. De dorpen staan in het teken van de landbouw en zijn georiënteerd op het nieuwe land.

### Opmerkelijke elementen

Verspreid over de IJsselmeerpolders liggen opmerkelijke elementen die de waterstaatsgeschiedenis van Nederland en de Zuiderzee op treffende wijze illustreren.

Het Waterloopbos bij Kraggenburg in de Noordoostpolder was een vestiging van het Waterloopkundig Laboratorium, waar met schaalmodellen de bestendigheid van havens en waterwerken kon worden nagegaan. Het speelde een grote rol bij de aanleg van de Deltawerken. Het Waterloopbos is sinds 2016 een beschermd monument en in eigendom van Natuurmonumenten.

Niet ver daarvan ligt het voormalige (schier)eiland Oud-Kraggenburg. Aan het eind van een kilometerslange negentiende-eeuwse strekdam lagen een vluchthaven en een terp met een lichtwachterswoning, die tegenwoordig zijn opgenomen in de Noordoostpolder. De terp met de woning ligt nu tussen de akkers. Ook de havenhoofden van Elburg (in Flevoland) en Kuinre zijn nu opgenomen in de polder.

De fundamenten van de oudste burcht van Kuinre zijn teruggevonden na drooglegging van de Noordoostpolder. Ze zijn tegenwoordig zichtbaar in het Kuinderbos.

In het noorden van de Wieringermeer liggen twee grote overstromingskolken. Ze zijn ontstaan op 17 april 1945, toen de Duitsers, die de oorlog nagenoeg hadden verloren, de dijk op twee plaatsen opbliezen.

### Contrasten oud en nieuw land

Het opmerkelijke contrast tussen het oude land en de IJsselmeerpolders is het best te beleven op de verbindingen over de randmeren. Vanaf de bruggen is er zicht op het uitgestrekte water van de randmeren. Wie vanaf hier de polder inrijdt, komt in een zichtbaar laaggelegen, rationeel en grootschalig ingedeeld landschap (nu met veel windmolens). Door verstedelijking of door ontwikkeling van havens of recreatieterreinen is dit contrast hier en daar minder markant geworden.

Net zo opmerkelijk is het oude contrast op de oude Zuiderzeedijk tussen Lemmer en Vollenhove. Het Zuiderzeewater is door de komst van de Noordoostpolder verdwenen. Vanaf de dijk is nu een grootschalig ingericht landschap te zien. Dit bestaat voor een deel uit gronden die vroeger buitendijkse lagen en die verderop overgaan in de polder. Dit landschap contrasteert met het middeleeuwse, waterrijke landschap aan de oude landzijde van de dijk. Direct achter de dijk liggen talloze oude overstromingskolken die herinneren aan de vele overstromingen vanuit de verdwenen Zuiderzee.

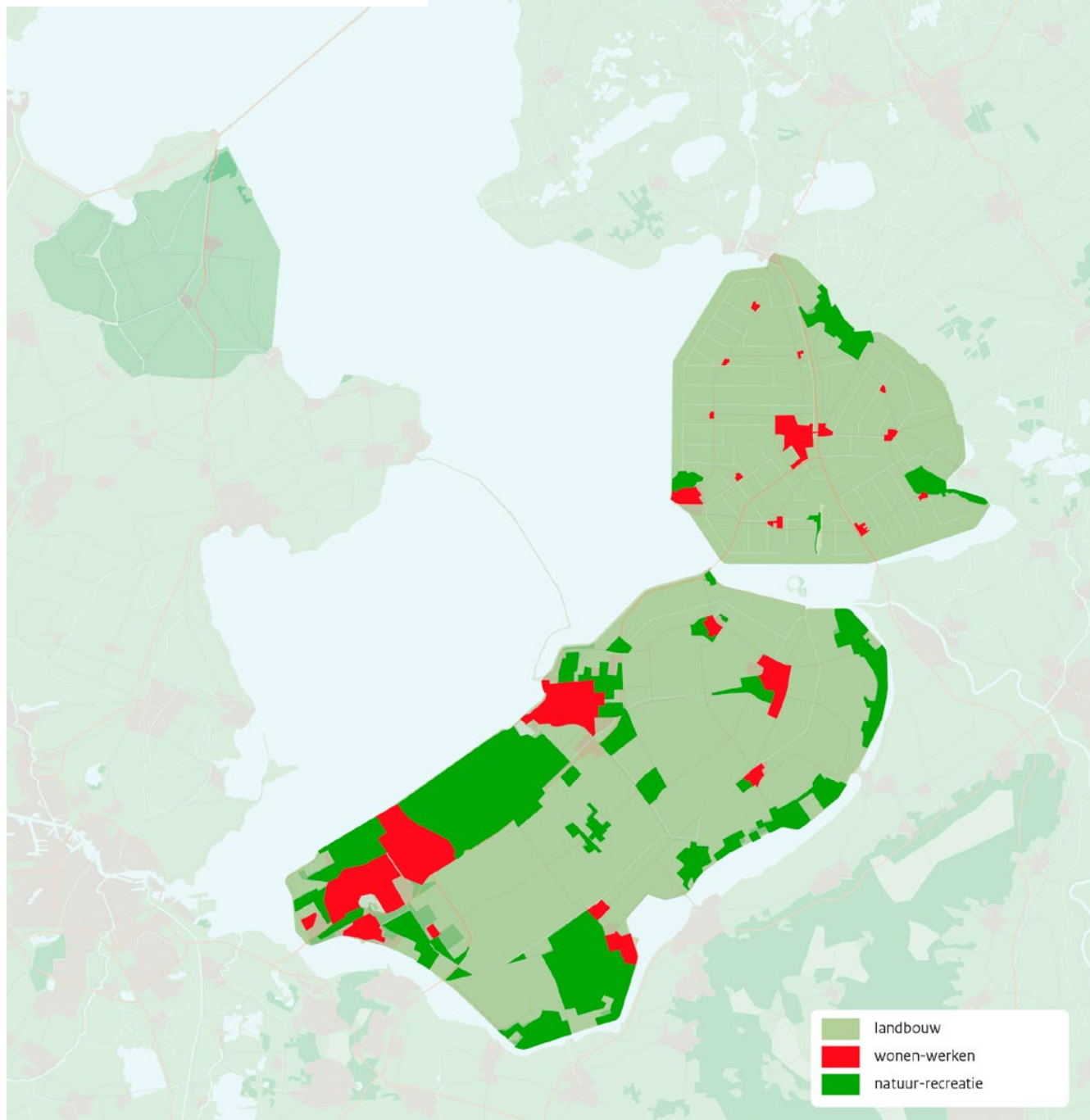


De scheiding





## Man-made land: de IJsselmeerpolders



Maakbaar landschap van de nieuwe IJsselmeerpolders

*Deel 3*  
*Richtinggevende ontwikkelprincipes*  
*voor het IJsselmeergebied*

## Deel 3

# Richtinggevende ontwikkelprincipes voor het IJsselmeergebied

De ruimtelijke karakteristieken uit de Cultuurhistorische biografie van het IJsselmeer kunnen richting geven aan ruimtelijke ontwikkelingen in het IJsselmeergebied. De ontwikkelprincipes verduidelijken hoe men deze karakteristieken bij de ontwikkeling van het gebied kan inzetten. Hierbij wordt de ontwikkeldrieslag toegepast: in stand houden, inpassen en transformeren. Deze drieslag is uitgewerkt in de *Handreikingen visie erfgoed en ruimte* van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

**In stand houden** | Een karakteristiek behouden om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen.

**Inpassen** | Cultuurhistorische karakteristieken als uitgangspunt gebruiken voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

**Transformeren** | Cultuurhistorische karakteristieken als inspiratiebron gebruiken voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

## 1. Archeologische en aardkundige schatkamer

- › **In stand houden** | Behoud het archeologisch bodemarchief in de IJsselmeer- en Markermeerbodem als kennisbron op locatie. Ingrepen kunnen alleen plaatsvinden na een zorgvuldige afweging en een verantwoord archeologisch onderzoek.
- › **Transformeren** | Gebruik de archeologische schatkamer van reeds gedane vondsten als herkenbare iconen en als inspiratiebron voor de (verder) ontwikkeling van toerisme en recreatie.
- › **In stand houden** | Herken en versterk de aardkundige relicten onder water en langs de randen van het IJsselmeer.

## 2. Oude kustlandschappen

- › **Inpassen** | Benader de dijk niet als lijn, maar als zone; begrijp, benut en versterk de kracht van de dijkzone met binnenwateren en de veelal lege binnen- en buitendijkse gronden.
- › **In stand houden** | Behoud de grote open maten in het gebied, en verstoort deze niet door de aanleg van bijvoorbeeld nieuwe eilanden op de diepste plaatsen.
- › **In stand houden** | Respecteer en versterk de grillige kustlijn met zijn kapen en baaien als uitdrukking van de aardkundige waarden en de bodemgesteldheid, de invloed van het water en de beteugeling van het water door de mens.
- › **Inpassen** | Respecteer de grote diversiteit en de lange ontstaansgeschiedenis van de oude Zuiderzeedijken. Iedere dijk en elk overstromingswiel heeft zijn eigen verhaal.
- › **Transformeren** | Overweeg een herstel van de zoet-zoutscheiding zoals die in de zeventiende eeuw bestond door verbindingen te maken tussen de Waddenzee en het IJsselmeer en het Markermeer.
- › **In stand houden** | Houd vast aan en respecteer de waardevolle binnendijkse landschappen als integraal onderdeel van het voormalige Zuiderzeelandschap. Veel gebieden zijn nog nagenoeg onbebouwd en boomloos; andere zijn uitgesproken waterrijk. Ontwikkelingen in het IJsselmeergebied (bebouwing, nieuwe natuur) zijn van invloed op de verre horizon van deze gebieden. Zorg ervoor dat in binnendijkse landschappen geen bebouwing of opgaande beplanting komt.
- › **In stand houden** | Herstel, versterk of accentueer de relatie tussen binnen- en buitenwater (beekmondingen, weteringen, kreken, sluizen, molens en gemalen) en maak haar herkenbaar.
- › **Inpassen** | Handhaaf bij ingrijpende ontwikkelingen de dijk als een landschappelijk contrast tussen binnendijks gebied (meestal intensief gebruikt, droger en meer bebouwd) en buitendijks gebied (meestal extensiever gebruikt, natter, lager begroeid, met minder of zonder bebouwing, eventueel gebouwen op terpen).
- › **Transformeren** | Gebruik historische voorbeelden (zoals vooroevers en voorlanden, kwelkaden, compartimenteringsdijken en terpen, werven en pollen) als inspiratiebron voor de waterveiligheid.

### 3. Historische handels- en vissersplaatsen

- › **Inpassen** | Koester de hoge dichtheid van gebouwd erfgoed. Benut de sporen van het verleden bij toekomstige ontwikkelingen in en langs het IJsselmeer om verbetering van de ruimtelijke kwaliteit te bereiken.
- › **In stand houden** | Koester de hoge concentratie aan monumentale waarden in de historische havenplaatsen, maak ze beter herkenbaar en benut ze bij stedelijke ontwikkeling.
- › **In stand houden** | Herken, koester en versterk de diversiteit van de historische ruimtelijke inrichting van de stadjes en hun omgeving rond een dijk, dam, haven en/of sluis en benut deze diversiteit bij ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen.
- › **Inpassen** | Gebruik het erfgoed bij de toeristische profilering van de historische havenplaatsen en -dorpen. Vermijd clichébeelden en eenvormigheid, maar leg nadruk op de bestaande diversiteit.
- › **In stand houden** | Behoud de ligging aan en de zichtbare relatie met het water. Dit is zowel van belang voor het zicht vanuit de havenplaats op de weidsheid en de horizon van het IJsselmeer, als voor het zicht vanaf het water op het stadssilhouet.
- › **Transformeren** | Gebruik langetermijnontwikkelingen om verloren gegane ruimtelijke karakteristieken (ligging aan open water, opbouw rond dam of sluis) van handels- en vissersplaatsen te herstellen.
- › **Transformeren** | Behoud en organiseer watergerelateerde activiteiten rond de havens om de havensteden en -dorpen levendig te houden. Geef voorrang aan historische schepen in de oude havens.

### 4. Nieuw land en nieuwe veiligheid, ingenieurskunst

- › **Inpassen** | Koester en accentueer het contrast tussen het oude Zuiderzeelandschap en het moderne polderlandschap, met name op de plekken waar zij elkaar ontmoeten, zoals op de bruggen over de randmeren en op de oude Zuiderzeedijk aan de oostkant van de Noordoostpolder.
- › **Transformeren** | Creëer nieuwe objecten die ook op de lange termijn laten zien dat de Zuiderzeewerken een icoon zijn van de maakbare samenleving, ingenieurskunst en nieuw land.
- › **In stand houden** | Respecteer de hoge, rechte en stenige dijken die vaak zonder voorland oprijzen uit het water en voorkom hier nieuw voorland. Aan de randmeerkant is meer ruimte voor voorland.
- › **In stand houden** | Benut bij ontwikkelingen de rationele inrichting, het ritme en de schaal van de polders.
- › **Inpassen** | Zoek constante vernieuwing in de polders en blijf het gebied benutten als kraamkamer van nieuwe maatschappelijke inzichten.
- › **In stand houden** | Respecteer bij ontwikkelingen het eigen (culturele) karakter van de voormalige Zuiderzee-eilanden.

*Illustratieverantwoording*

## Illustratieverantwoording

<b>omslag</b>	Siebe Swart	<b>69</b>	Overland
<b>13</b>	Wiki Commons	<b>70</b>	Overland
<b>19</b>	Studio Tint	<b>71</b>	Overland
<b>20-21</b>	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	<b>75</b>	Studio Tint
<b>22</b>	Studio Tint		
<b>23</b>	Studio Tint		
<b>26</b>	Studio Tint		
<b>27b</b>	Studio Tint		
<b>27o</b>	Overland (3x)		
<b>28b</b>	Rijksmuseum Amsterdam		
<b>28o</b>	Foto Jan Willem Wentzel, archief Eemland		
<b>29b-m</b>	Overland (3x)		
<b>29o</b>	Tresoar		
<b>31</b>	Rijksmuseum van Oudheden, Leiden		
<b>32</b>	Studio Tint		
<b>33</b>	www.kamperonline.com		
<b>34b</b>	Rijksmuseum Amsterdam		
<b>34o</b>	Wiki Commons		
<b>35l</b>	Geheugen van Nederland		
<b>35r</b>	Wiki Commons		
<b>36b-o</b>	Rijksmuseum Amsterdam		
<b>37</b>	Studio Tint		
<b>38</b>	Wiki Commons		
<b>41</b>	Overland		
<b>43</b>	Stichting het Zuiderzeemuseum		
<b>44</b>	Nederlands Architectuur Instituut		
<b>45</b>	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
<b>47</b>	Stichting Zuiderzeemuseum		
<b>48b</b>	Wiki Commons		
<b>48o</b>	Fries Museum		
<b>53l</b>	Alliantie Markermeerdijken & Periplus Archeomare bv		
<b>53r</b>	www.denoordoostpolder.nl		
<b>54</b>	Studio Tint		
<b>55</b>	Collectie Gelders Genootschap		
<b>57l-r</b>	Overland		
<b>58b</b>	Studio Tint		
<b>58o</b>	Overland		
<b>59b-o</b>	Overland		
<b>60</b>	Overland		
<b>61</b>	Studio Tint		
<b>62b</b>	Paul Paris		
<b>62o</b>	Overland		
<b>63b</b>	Studio Tint		
<b>63o</b>	Overland		
<b>64b-lo</b>	Overland		
<b>65</b>	Wiki Commons		
<b>66b</b>	Overland		
<b>66m</b>	Streekarchivariaat Noordwest-Veluwe		
<b>66o</b>	Overland		
<b>67b</b>	Overland		
<b>67o</b>	Wiki Commons		



De Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie geeft een overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling van het gebied. De IJsselmeerbiografie is opgebouwd aan de hand van de vier karakteristieken die bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit zoals die nu beleefbaar is. In de synthese vinden ontwerpers, planologen, bestuurders en andere ruimtelijke professionals per karakteristiek richtinggevende ontwikkelprincipes om de ruimtelijke kwaliteit en de bijzondere karakteristieken van het gebied te behouden en waar mogelijk te versterken.